III

(Alte acte)

SPAȚIUL ECONOMIC EUROPEAN

DECIZIA DELEGATĂ NR. 42/19/COL A AUTORITĂȚII AELS DE SUPRAVEGHERE

din 17 iunie 2019

de scutire a exploatării serviciilor publice de transport cu autobuzul din Norvegia de la aplicarea Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului [2019/...]

AUTORITATEA AELS DE SUPRAVEGHERE,

având în vedere actul menționat la punctul 4 din anexa XVI la Acordul privind SEE, de stabilire a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice în sectorul utilităților publice [Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE ([1]) („directiva")], în special articolele 34 și 35,

având în vedere Acordul dintre statele AELS privind instituirea unei Autorități de Supraveghere și a unei Curți de Justiție („Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea de Justiție"), în special articolele 1 și 3 din Protocolul 1 la acesta,

după consultarea Comitetului AELS pentru achiziții publice,

întrucât:

1. **FAPTELE**

(1) La 27 noiembrie 2018, în urma discuțiilor din etapa prealabilă notificării, Autoritatea AELS de Supraveghere (denumită în continuare „autoritatea") a primit o solicitare de la Nettbuss AS, în prezent Vy Buss AS (denumit în continuare „solicitantul"), în conformitate cu articolul 35 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE (denumită în continuare „cererea") ([2]).

(2) Cererea se referă la exploatarea serviciilor publice de transport cu autobuzul în Norvegia. Activitățile de administrare a transportului public desfășurate, în practică, de autoritățile în domeniul transportului public nu sunt vizate de cerere ([3]).

(3) Solicitantul este o „întreprindere publică" în sensul directivei, întrucât Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor din Norvegia deține indirect 100 % din capitalul său subscris, fiind proprietarul NSB AS, în prezent Vygruppen AS (un grup de servicii de transport din care face parte solicitantul) ([4]).

(4) Solicitantul desfășoară una dintre activitățile care intră sub incidența directivei și este, prin urmare, o „entitate contractantă" în sensul directivei.

([1]) JO L 94, 28.3.2014, p. 243. Încorporată în Acordul privind SEE prin Decizia nr. 97/2016 a Comitetului mixt (JO L 300, 16.11.2017, p. 49 și suplimentul SEE nr. 73, 16.11.2017, p. 53).

([2]) Documentul nr. 1040381.

([3]) Așadar, de exemplu, atribuirea de către o municipalitate a unui contract de exploatare a serviciilor de transport cu autobuzul unui operator de servicii de transport cu autobuzul nu ar fi vizată de prezenta cerere. În schimb, un contract atribuit de respectivul operator unei societăți de curățenie (de exemplu) pentru curățarea autobuzelor sau unei societăți care pune la dispoziție autobuze pentru uzul operatorului ar intra în sfera de aplicare a cererii. Această distincție a fost clarificată de CJUE în cauza C-388/17, SJ, EU:C:2019:161 („SJ"), punctul 53 (a se vedea considerentul 31 de mai jos). În prezenta decizie, autoritatea va face trimitere la conceptul de „activitate" prevăzut în Directiva 2014/25/UE.

([4]) Pagina 3 din cerere.

(5) În conformitate cu articolul 2-9 din Regulamentul norvegian nr. 975 din 12 august 2016 privind achizițiile publice de către entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale ([5]), entitățile contractante pot depune cereri în temeiul articolului 35 din directivă.

(6) Cererea a fost însoțită de o poziție motivată și argumentată adoptată de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței la 29 iunie 2018, care a concluzionat că solicitantul a fost direct expus concurenței în punerea la dispoziție a serviciilor publice de transport cu autobuzul și că accesul pe piață pentru atribuirea contractelor de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul în Norvegia nu a fost restricționat ([6]).

(7) Autoritatea a informat Norvegia cu privire la primirea cererii sale la 30 noiembrie 2018 ([7]).

(8) În conformitate cu punctul 1 din anexa IV la Directiva 2014/25/UE, autoritatea are la dispoziție 130 de zile lucrătoare pentru a adopta o decizie privind cererea, termenul limită fiind 18 iunie 2019 ([8]).

(9) În temeiul Deciziei delegate nr. 37/19/COL din 23 aprilie 2019 ([9]), autoritatea a solicitat Comitetului AELS pentru achiziții publice să prezinte un aviz în cadrul procedurii consultative prevăzute la articolul 2 din Decizia nr. 3/2012 a Comitetului permanent ([10]).

(10) Comitetul AELS pentru achiziții publice a emis un aviz pozitiv, prin vot unanim, referitor la proiectul de decizie al autorității în cadrul procedurii scrise din 22 mai 2019 ([11]).

2. **CADRUL JURIDIC**

(11) Directiva se aplică, printre altele, în cazul atribuirii contractelor pentru desfășurarea activităților legate de punerea la dispoziție sau exploatarea rețelelor care furnizează un serviciu publicului în domeniul transportului cu autobuzul ([12]).

(12) În temeiul articolului 11 al doilea paragraf din directivă, se consideră că o rețea există în cazul în care serviciul este oferit în condiții de exploatare stabilite de o autoritate competentă a unui stat, cum ar fi condițiile privind rutele ce urmează să fie deservite, privind capacitatea de transport disponibilă sau frecvența serviciului.

(13) În cauza SJ ([13]), în interpretarea articolului 5 alineatul (1) din Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([14]) (a cărui formulare este identică cu cea de la articolul 11 din directivă), în contextul rețelelor feroviare, Curtea de Justiție a precizat că „[...] trebuie să se considere că activitatea care vizează «exploatarea rețelelor» face referire la exercitarea dreptului de utilizare a rețelei feroviare pentru furnizarea serviciilor de transport, în timp ce activitatea care vizează «punerea la dispoziție de rețele» face trimitere la administrarea rețelei" ([15]). Curtea a concluzionat că „articolul 5 alineatul (1) primul paragraf din Directiva 2004/17 trebuie interpretat în sensul că activitatea desfășurată de o întreprindere feroviară, care constă în furnizarea de servicii de transport public prin exercitarea unui drept de utilizare a rețelei feroviare, constituie o «exploatare a rețelelor», în sensul acestei directive" ([16]). „Exploatarea serviciilor publice de transport cu autobuzul" în Norvegia reprezintă, în domeniul transportului cu autobuzul, echivalentul activității desfășurate de o întreprindere feroviară menționată în cauza SJ în domeniul transportului feroviar, deci este o activitate căreia i se aplică directiva.

([5]) Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften) https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-975
([6]) Documentul nr. 1040380.
([7]) Documentul nr. 935075.
([8]) În temeiul Regulamentului (CEE, EURATOM) nr. 1182/71 al Consiliului din 3 iunie 1971 privind stabilirea regulilor care se aplică termenelor, datelor și expirării termenelor (JO L 124, 8.6.1971, p. 1), zilele de sărbători legale sunt excluse din perioadă. A se vedea sărbătorile legale din 2018 și 2019: statele SEE/AELS și instituțiile SEE, JO C 429, 14.12.2017, p. 25 și suplimentul SEE nr. 81, 14.12.2017, p. 1 și JO C 422, 22.11.2018, p. 7 și suplimentul SEE nr. 77, 22.11.2018, p. 1.
([9]) Documentul nr. 1056012.
([10]) În conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13), astfel cum a fost adaptat.
([11]) A se vedea documentul nr. 1070910 privind rezultatul procedurii scrise.
([12]) Articolul 11 din directivă.
([13]) Citată la nota de subsol 3 de mai sus.
([14]) Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale, JO L 134, 30.4.2004, p. 1, încorporată în Acordul privind SEE prin Decizia nr. 68/2006 a Comitetului mixt al SEE (JO L 245, 7.9.2006, p. 22 și suplimentul SEE nr. 44, 7.9.2006, p. 18).
([15]) Hotărârea SJ, punctul 53.
([16]) Hotărârea SJ, punctul 54 și punctul 2 din dispozitivul hotărârii.

(14) Conform articolului 34 din directivă, contractele destinate să permită desfășurarea uneia dintre activitățile cărora li se aplică directiva nu fac obiectul directivei în cazul în care, în statul membru în care se desfășoară, activitatea este expusă direct concurenței pe piețe la care accesul nu este restricționat. Expunerea directă la concurență se evaluează pe baza unor criterii obiective, ținându-se seama de caracteristicile specifice ale sectorului în cauză.

(15) Articolul 35 din directivă prevede procedura de stabilire a aplicabilității scutirii de la articolul 34. Astfel cum a fost adaptat, acesta prevede că un stat sau, în cazul în care legislația statului în cauză prevede acest lucru, o entitate contractantă poate transmite o cerere autorității pentru a se stabili că directiva nu se aplică atribuirii de contracte sau organizării de concursuri de proiecte pentru desfășurarea respectivei activități. Autoritatea trebuie să ia o decizie cu privire la faptul dacă activitatea este expusă direct la concurență pe piețele la care accesul nu este restricționat (pe baza criteriilor prevăzute la articolul 34).

(16) Această decizie nu aduce atingere aplicării normelor privind concurența ([17]) și altor domenii ale legislației SEE. În special, criteriile și metodologia utilizate pentru evaluarea expunerii directe la concurență în temeiul articolului 34 din Directiva 2014/25/UE nu sunt neapărat identice cu cele utilizate pentru efectuarea unei evaluări în conformitate cu articolele 53 sau 54 din Acordul privind SEE sau Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ([18]), astfel cum este adaptat la Acordul privind SEE ([19]).

(17) Scopul prezentei decizii este de a stabili dacă activitatea vizată de cerere este expusă unui nivel de concurență (pe piețele la care accesul nu este restricționat în sensul articolului 34 din directivă) care va asigura că, de asemenea, în lipsa disciplinei impuse de normele detaliate în materie de achiziții prevăzute în directivă, achizițiile pentru desfășurarea activității în cauză vor fi efectuate într-o manieră transparentă, nediscriminatorie, bazată pe criterii care să permită cumpărătorilor să identifice soluția care în general este cea mai avantajoasă din punct de vedere economic.

3. **EVALUARE**

3.1. **Accesul liber pe piață**

(18) În cazul de față, activitatea relevantă este exploatarea serviciilor publice de transport cu autobuzul. Această activitate se desfășoară în baza contractelor atribuite de autoritățile în domeniul transportului public. În Norvegia, există diferite tipuri de servicii de transport cu autobuzul (a se vedea considerentul 41 de mai jos), iar la nivel național activitatea relevantă este denumită exploatarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul.

(19) În ceea ce privește exploatarea serviciilor publice de transport cu autobuzul, nu există niciun act legislativ relevant al SEE pe baza căruia să se poată presupune accesul liber pe piață în conformitate cu articolul 34 alineatul (3) din directivă. Prin urmare, este necesar să se facă evaluarea relevantă pe baza cadrului de reglementare și a practicii autorităților în domeniul transportului public, care ar trebui să demonstreze că accesul pe piață este liber *de facto* și *de jure*.

(20) Ar trebui avut în vedere faptul că scopul prezentei decizii este de a stabili dacă activitatea vizată de cerere este expusă unui nivel de concurență (pe piețele la care accesul nu este restricționat în sensul articolului 34 din directivă) care va asigura că, de asemenea, în lipsa disciplinei impuse de normele detaliate în materie de achiziții prevăzute în directivă, achizițiile pentru desfășurarea activității în cauză vor fi efectuate într-o manieră transparentă, nediscriminatorie, bazată pe criterii care să permită cumpărătorilor să identifice soluția care în general este cea mai avantajoasă din punct de vedere economic. Evaluarea întreprinsă în aceste scopuri nu presupune să se analizeze dacă fiecare contract individual de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul a fost atribuit în conformitate deplină cu legislația SEE, ci mai degrabă dacă cadrul de reglementare și/sau practica autorităților în domeniul transportului public restricționează accesul pe piață *de facto* sau *de jure*.

([17]) Articolul 34 alineatul (1) din directivă. A se vedea, de asemenea, considerentul 44 al directivei.
([18]) Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi [Regulamentul (CE) privind concentrările economice] (JO L 24, 29.1.2004, p. 1).
([19]) A se vedea Hotărârea Österreichische Post AG/Comisia, T-463/14, EU:T:2016:243, punctul 28.

(21) În ceea ce privește eventualele restricții legale cu privire la accesul pe piața exploatării serviciilor publice de transport cu autobuzul, autoritatea observă că există cerințe legate de licență și că serviciile sunt prestate în temeiul unui contract. Cu toate acestea, în cerere, solicitantul a considerat că cerințele legate de licență nu ar putea constitui o limitare a accesului pe piață ([20]) și, în plus, că nu există drepturi speciale sau exclusive asociate licențelor ([21]). Solicitantul a mai declarat că ofertele sunt conforme cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ([22]) și directiva și, prin urmare, nu restricționează, *de jure* sau *de facto*, accesul pe piață ([23]).

(22) Conform unei jurisprudențe constante, un sistem de autorizare prealabilă nu poate legitima deciziile discreționare luate de autoritățile naționale, care pot priva dispozițiile legislației SEE de efectul lor util ([24]). Pentru ca un sistem de autorizare prealabilă să se justifice, chiar dacă derogă de la libertatea fundamentală de a furniza servicii, trebuie să se bazeze pe criterii obiective, nediscriminatorii, cunoscute în prealabil, astfel încât să limiteze exercitarea puterii de apreciere a autorităților naționale, pentru a nu fi utilizată în mod arbitrar ([25]).

(23) Serviciile regulate de transport cu autobuzul în Norvegia sunt reglementate prin Legea nr. 45 din 21 iunie 2002 privind transportul profesional cu autovehicule sau nave ([26]) („Legea privind transportul profesional") și Regulamentul privind transportul profesional adoptat în temeiul actului respectiv ([27]).

(24) Articolul 4 din Legea privind transportul profesional impune societăților care intenționează să exploateze servicii publice de transport cu autobuzul să obțină o licență generală („transportløyve"), eliberată de Administrația Drumurilor Publice din Norvegia (Statens vegvesen) ([28]). Cu toate că formularea din Legea privind transportul profesional sugerează posibilitatea unei marje de apreciere a Administrației Drumurilor Publice, deoarece folosește cuvântul „poate", în dreptul norvegian este obișnuită utilizarea acestui cuvânt, chiar dacă în practică există doar o mică marjă de apreciere sau chiar niciuna. Din lucrările pregătitoare ale actului legislativ rezultă că schema de licențe este un instrument de control al calității serviciilor furnizate ([29]). Articolul 4 din Regulamentul privind transportul profesional clarifică faptul că, dacă nu există motive speciale de refuz, se poate acorda o licență unui solicitant care îndeplinește cerințele. În plus, autoritatea norvegiană în domeniul concurenței a declarat că oricine îndeplinește condițiile obiective primește o astfel de licență ([30]). Autoritatea nu a primit nicio informație care ar contrazice constatările de mai sus.

(25) În plus, pentru exploatarea serviciilor regulate de transport cu autobuzul, este necesară, în general, o licență în temeiul articolului 6 alineatul (1) din Legea privind transportul profesional, emisă de municipalitățile districtuale relevante ([31]). Societățile de administrare sunt scutite de la cerința privind licența, iar în cazul în care autoritatea în domeniul transportului public este o societate de administrare și este responsabilă față de public și operatorul are rolul de subcontractant al acesteia, nu este necesară nicio licență, întrucât scutirea societății de administrare se aplică și operatorului ([32]).

(26) Articolul 8 din Legea privind transportul profesional prevede că licențele pentru servicii de transport care fac obiectul unor plăți compensatorii sau al unui drept exclusiv se acordă în cadrul unor proceduri competitive, dacă sunt impuse prin Legea privind transportul profesional, Legea achizițiilor publice sau reglementările relevante adoptate pe baza fiecăruia dintre aceste acte legislative. În cazul în care este necesară o licență în conformitate cu articolul 6, aceasta este acordată câștigătorului contractului ([33]).

([20]) A se vedea, de exemplu, pagina 40 din cerere.
([21]) Pagina 11 din cerere.
([22]) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 1) și încorporat în Acordul privind SEE prin Decizia nr. 85/2008 a Comitetului mixt (JO L 280, 23.10.2008, p. 20 și suplimentul SEE nr. 64, 23.10.2008, p. 13).
([23]) Pagina 30 din cerere.
([24]) HotărâreaSmits și Peerbooms, C-157/99, EU:C:2001:404, punctul 90; Hotărârea Müller-Fauré și van Riet, C-385/99, EU:C:2003:270, punctul 84; Hotărârea Watts, C-372/04, EU:C:2006:325, punctul 115; Concluziile avocatului general în cauza Watts, C-372/04, EU:C:2005:784, punctul 70.
([25]) Hotărârea Analir și alții, C-205/99, EU:C:2001:107, punctul 38; Hotărârea Watts, C-372/04, EU:C:2006:325, punctul 116.
([26]) Yrkestransportloven.
([27]) Regulamentul nr. 401 din 26 martie 2003 privind transportul profesional („yrkestransportforskriften").
([28]) Articolul 4 din Legea privind transportul profesional și articolul 3 din Regulamentul privind transportul profesional.
([29]) Ot.prp. nr. 74 (2001-2002) capitolul 2.
([30]) Pagina 4 din Poziția adoptată de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței privind condițiile de aplicabilitate a articolului 34 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE.
([31]) Articolul 6 din Legea privind transportul profesional și articolul 3 din Regulamentul privind transportul profesional.
([32]) Articolul 6 alineatul (2) din Legea privind transportul profesional.
([33]) Pagina 4 din Poziția adoptată de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței privind condițiile de aplicabilitate a articolului 34 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE.

(27) În practică, serviciile publice de transport cu autobuzul care intră sub incidența directivei sunt prestate în temeiul contractelor atribuite de autoritățile în domeniul transportului public. Aceste contracte fac obiectul normelor SEE privind achizițiile publice, în special ([34]):

(a) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;

(b) Directiva 2014/25/UE; și/sau

(c) Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([35]).

(28) Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE au intrat în vigoare în SEE la 1 ianuarie 2017. Înainte de această dată erau aplicabile Directivei 2004/17/CE și Directivei 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([36]).

(29) Toate cele trei instrumente în vigoare impun, în general, proceduri de atribuire competitive, deschise, transparente și nediscriminatorii, cu excepții limitate. Astfel, contractele și licențele pentru serviciile publice regulate de transport cu autobuzul trebuie să fie atribuite prin proceduri de atribuire competitive, cu excepția cazului în care se aplică o scutire în temeiul actului SEE relevant sau dacă contractul se situează sub valorile de prag pentru aplicarea actului relevant. Aceleași prevederi erau valabile și în temeiul directivelor anterioare.

(30) Conform cererii, autoritățile în domeniul transportului public au utilizat din ce în ce mai frecvent proceduri de atribuire competitive pentru atribuirea contractelor de servicii de transport cu autobuzul. În timp ce doar 43 % dintre contractele de servicii regulate de transport cu autobuzul au fost atribuite prin proceduri competitive în 2010, în 2018, procentul a crescut la peste 98 % și va fi aproape de 100 % până la 3 decembrie 2019 ([37]). Solicitantul a mai precizat că derogările de la procedura de atribuire competitivă sunt rareori folosite, nicio autoritate în domeniul transportului public nu furnizează ea însăși servicii publice de transport cu autobuzul în conformitate cu excepția prevăzută la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, iar atribuirile directe sub pragurile prevăzute la articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 sunt utilizate într-o măsură foarte limitată.

(31) Autoritatea a comparat informațiile furnizate de solicitant în legătură cu situația din 2018 cu informațiile primite de la guvernul norvegian la 9 noiembrie 2018 ([38]) în contextul unei examinări generale a contractelor de obligații de serviciu public în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 ([39]). Această evaluare a confirmat în mare măsură informațiile furnizate de solicitant. Guvernul norvegian a furnizat detalii despre un număr total de 27 de contracte atribuite direct, dintre care 13 urmau a fi înlocuite în cursul anului 2019 cu contracte care făcuseră deja obiectul unei proceduri de atribuire. S-a precizat că valoarea anuală totală a contractelor atribuite direct este în jur de 275 de milioane NOK, ceea ce reprezintă doar o fracțiune din întreaga valoare a contractelor de obligații de serviciu public în domeniul transportului rutier public în Norvegia (estimată la 11,6 miliarde NOK în 2017). În plus, singurele contracte atribuite direct care se preconizează a rămâne în vigoare după 10 august 2019 sunt cele care îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 5 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 (care permite atribuirea directă a contractelor sub anumite praguri de valoare sau distanță).

(32) O examinare a dispozițiilor legale aplicabile atribuirii contractelor și eliberării de licențe pentru exploatarea serviciilor publice de transport cu autobuzul din Norvegia arată că astfel de contracte și licențe sunt în prezent acordate în mod nediscriminatoriu. Procedurile de acordare a licențelor și de atribuire a contractelor, precum și criteriile relevante sunt aceleași pentru toți operatorii de pe piață, prin urmare, aceasta nu poate constitui o limitare a accesului pe piață în sensul prezentei decizii.

(33) Accesul liber la această activitate a fost confirmat și de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței ([40]).

([34]) Instrumentul aplicabil depinde, printre altele, de natura contractului atribuit și de faptul dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 11 din Directiva 2014/25/UE privind punerea la dispoziție sau exploatarea unei rețele. Solicitantul a declarat că, în general, autoritățile în domeniul transportului public respectă dispozițiile Directivei 2014/25/UE atunci când atribuie contracte pentru exploatarea serviciilor publice de transport cu autobuzul, însă unele autorități în domeniul transportului public au atribuit contracte în temeiul Directivei 2014/24/UE, iar cerințele privind procedura de atribuire prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se pot aplica în cazul unor contracte.

([35]) Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE, JO L 94, 28.3.2014, p. 65 și încorporată în Acordul privind SEE prin Decizia nr. 97/2016 a Comitetului mixt (JO L 300, 16.11.2017, p. 49 și suplimentul SEE nr. 73, 16.11.2017, p. 53).

([36]) Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii (JO L 134, 30.4.2004, p. 114), încorporată în Acordul privind SEE prin Decizia nr. 68/2006 a Comitetului mixt (JO L 245, 7.9.2006, p. 22 și suplimentul SEE nr. 44, 7.9.2006, p. 18).

([37]) Pagina 6 din cerere.

([38]) Documentul nr. 1037921, scrisoarea din partea guvernului norvegian din 9 noiembrie 2018.

([39]) Cazul nr. 74680, Examinarea contractelor de obligații de serviciu public în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

([40]) Pagina 4 din Poziția adoptată de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței privind condițiile de aplicabilitate a articolului 34 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE.

(34) Autoritatea concluzionează că activitatea de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul din Norvegia este organizată în măsură copleșitoare pe baza procedurilor de atribuire, unde există, de asemenea, un număr suficient de ofertanți −3,8 ofertanți în medie ([41]). Participarea la aceste proceduri este posibilă în mod nediscriminatoriu.

(35) Având în vedere cele de mai sus, în scopul evaluării condițiilor prevăzute la articolul 34 din Directiva 2014/25/UE și fără a aduce atingere aplicării dreptului concurenței, capacității autorității de a investiga dacă Norvegia respectă Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, Directiva 2014/24/UE, Directiva 2014/25/UE sau orice altă dispoziție din legislația SEE privind achizițiile publice în contextul atribuțiilor sale generale de supraveghere sau aplicării oricărui alt domeniu al legislației SEE, accesul pe piață pentru activitatea de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul poate fi considerat liber *de facto* și *de jure*.

3.2. **Expunerea directă la concurență**

(36) Pentru a evalua dacă a doua condiție pentru scutire este sau nu îndeplinită, și anume că activitatea vizată de cerere și care îndeplinește condiția de acces liber pe piață *de jure* și *de facto* este direct expusă concurenței, se definesc produsul relevant și piața geografică respectivă și astfel se realizează o analiză a pieței.

(37) Expunerea directă la concurență ar trebui evaluată pe baza mai multor indicatori, niciunul dintre aceștia nefiind decisiv în sine. În ceea ce privește piețele vizate de prezenta decizie, cota principalilor actori pe o anumită piață este un criteriu care ar trebui luat în considerare. Având în vedere caracteristicile pieței în cauză ca piețe de ofertare, ar trebui, de asemenea, să se țină seama de criterii suplimentare, cum ar fi modelele de ofertare sau capacitatea și disponibilitatea actorilor de pe piață de a depune oferte în procedurile curente și viitoare.

(38) Prezenta decizie își propune să stabilească dacă serviciile vizate de cerere sunt expuse (pe pieței la care accesul nu este restricționat în sensul articolului 34 din directivă) unui nivel de concurență care să asigure că, de asemenea, în lipsa disciplinei impuse de normele detaliate în materie de achiziții prevăzute în directivă, achizițiile pentru desfășurarea activității în cauză vor fi efectuate într-o manieră transparentă, nediscriminatorie, bazată pe criterii care să permită cumpărătorilor să identifice soluția care în general este cea mai avantajoasă din punct de vedere economic.

(39) În acest context, este important să se aibă în vedere că, pe piața în cauză, nu toți actorii de pe piață intră sub incidența normelor privind achizițiile publice ([42]). Prin urmare, societățile care nu sunt supuse acestor norme, atunci când își desfășoară activitatea pe aceste piețe, au, în principiu, posibilitatea de a exercita o presiune concurențială asupra celorlalți actori de pe piață care fac obiectul normelor privind achizițiile publice.

(40) Autoritatea trebuie să stabilească dacă activitățile în cauză sunt direct expuse concurenței. În acest scop, autoritatea a examinat dovezile furnizate de solicitant, precum și informațiile furnizate de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței. Autoritatea s-a bazat în principal pe datele cu privire la piață furnizate de solicitant și de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței în evaluarea cotelor de piață și a nivelurilor de concentrare. Pe lângă informațiile furnizate de solicitant, autoritatea norvegiană în domeniul concurenței s-a bazat și pe informații primite de la alte societăți care exploatează servicii de transport cu autobuzul în Norvegia și de la nouă autorități în domeniul transportului public ([43]).

([41]) A se vedea pagina 14 din cerere.

([42]) În afară de solicitant, și Unibuss AS face obiectul normelor privind achizițiile publice. Alți operatori precum Torghatten ASA, Tide AS, Boreal Bus AS sau Nobina Norge AS sunt operatori privați care nu par să îndeplinească condițiile pentru a intra sub incidența normelor SEE privind achizițiile publice.

([43]) Pagina 3 din Poziția adoptată de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței privind condițiile de aplicabilitate a articolului 34 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE.

3.2.1. *Definirea pieței produsului*

(41) În cerere, solicitantul a definit piața relevantă a produsului drept piața de atribuire a contractelor de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul ([44]). Solicitantul și-a exprimat, de asemenea, opinia că serviciile comerciale de transport cu autobuzul pe distanțe mari (cum ar fi serviciile rapide de transport cu autobuzul), serviciile comerciale pe distanțe mici (cum ar fi serviciile rapide de transport la aeroport) și serviciile de autocare de turism diferă de serviciile publice de transport cu autobuzul contractate ([45]). Serviciile comerciale de transport cu autobuzul sunt reglementate numai de nevoia pieței și nu primesc finanțare din resursele statului. Toate serviciile comerciale de transport cu autobuzul concurează pe piață în funcție de preț, capacitate, frecvență sau alte caracteristici ale serviciului. În schimb, concurența dintre operatorii de servicii publice de transport cu autobuzul are loc la nivelul procedurilor de atribuire competitive, și anume piața de atribuire a contractelor de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul, și nu ulterior pe piață în ceea ce privește prețul, capacitatea, frecvența sau alte caracteristici ale serviciului. Solicitantul a descris că, în consecință, operatorii de transport cu autobuzul care își desfășoară activitatea în baza unui contract cu o autoritate în domeniul transportului public au, de regulă, o influență foarte mică asupra parametrilor de bază ai concurenței pentru călători, cum ar fi frecvența, inclusiv orarele, tarifele sau confortul călătorilor, deoarece aceste caracteristici sunt de obicei determinate de autoritatea în domeniul transportului care acordă contractele ([46]).

(42) În opinia solicitantului, diferitele cerințe ale autorităților în domeniul transportului public nu sunt suficient de specifice pentru a stabili piețe de produse separate pentru atribuirea de contracte de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul ([47]). Pentru a primi un contract de exploatare la nivel municipal sau regional, operatorii de transport cu autobuzul trebuie, în principiu, să respecte același cadru de reglementare și își pot adapta oferta la cerințele respectivei autorități în domeniul transportului public. Potrivit solicitantului, modelele de ofertare actuale ale principalilor operatori de servicii de transport cu autobuzul demonstrează capacitatea și disponibilitatea acestora de a-și adapta ofertele la cerințele individuale stabilite de diferitele autorități în domeniul transportului public, deoarece acești operatori prezintă, în general, oferte pentru toate contractele care fac obiectul procedurilor de atribuire în Norvegia, indiferent de diferențele dintre ele ([48]).

(43) Autoritatea norvegiană în domeniul concurenței a considerat că piața relevantă a produsului sugerată de solicitant era în conformitate cu practicile consacrate ale sectorului din Norvegia și a continuat evaluarea pe baza acestei definiții propuse de solicitant ([49]).

(44) În deciziile anterioare cu privire la transportul public (inclusiv serviciile de transport cu autobuzul), Comisia a hotărât că pot fi identificate piețe specifice pentru atribuirea contractelor de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul ([50]). Comisia a considerat, de asemenea, că în cadrul serviciilor publice de transport cu autobuzul concesionate (contractate) nu se poate face distincție între serviciile contractate urbane, cele interurbane și cele pe distanțe lungi, deoarece acestea sunt de regulă reglementate de același cadru de reglementare, iar cerințele autorităților în domeniul transportului public au doar câteva caracteristici distincte legate de specificațiile tehnice ([51]).

(45) Practica Comisiei confirmă, de asemenea, părerea că serviciile comerciale de transport cu autobuzul și cele publice (contractate) fac parte din piețe de produse diferite datorită naturii diferite a concurenței. Concurența între operatorii de servicii publice de transport cu autobuzul are loc la nivelul ofertării pentru contracte, și anume piața de atribuire a contractelor de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul, și nu ulterior pe piață în ceea ce privește prețul, capacitatea, frecvența sau alte caracteristici ale serviciului ([52]). În comparație cu serviciile comerciale, operatorii de servicii publice de transport cu autobuzul (contractate) au, de regulă, o influență foarte redusă asupra dimensiunilor de bază ale concurenței, cum ar fi frecvențele, tarifele sau confortul călătorilor, deoarece aceste caracteristici sunt stabilite de autoritățile în domeniul transportului public care atribuie contractul de furnizare a serviciului. Operatorii de servicii de transport cu autobuzul sunt obligați să își pună la dispoziție serviciile în conformitate cu contractul încheiat cu autoritatea în domeniul transportului și nu își pot adapta serviciile în funcție de nevoile călătorilor, așa cum ar face în mod normal operatorii comerciali ([53]).

([44]) Pagina 25 din cerere.
([45]) Pagina 26 din cerere.
([46]) *Ibidem*.
([47]) *Ibidem*.
([48]) *Ibidem*.
([49]) Pagina 3 din Poziția adoptată de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței privind condițiile de aplicabilitate a articolului 34 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE.
([50]) A se vedea în acest sens cazul COMP/M.1768 – Schoyens/Goldman Sachs/Swebus, punctele 10 și 14; cazul COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA, punctele 16-23; cazul COMP/M.5855 – DB/Arriva, punctul 21; cazul COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev, punctele 19-21; cazul COMP/M.6818 – DB/Veolia, punctele 19 și 56.
([51]) Cazul COMP/M.6818 – DB/Veolia, punctele 19-21; cazul COMP/M.5855 – DB/Arriva, punctele 23 și 24.
([52]) Cazul COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA, punctul 17; cazul COMP/M.6818 – DB/Veolia, punctele 22 și 58; cazul COMP/M.5855 – DB/Arriva, punctul 22.
([53]) Cazul COMP/M.6818 – DB/Veolia, punctul 23; cazul COMP/M.5855 – DB/Arriva, punctul 22.

(46) Luând în considerare particularitățile pieței de servicii de transport cu autobuzul din Norvegia, astfel cum se menționează în considerentele 41 și 42, în scopul evaluării condițiilor prevăzute la articolul 34 din Directiva 2014/25/UE și fără a aduce atingere aplicării legislației în domeniul concurenței, piața de produs relevantă este definită drept piața de atribuire a contractelor de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul. Autoritatea nu a identificat în acest caz concret și în scopurile menționate mai sus nicio circumstanță care să justifice stabilirea procedurilor de atribuire separate ale autorităților în domeniul transportului public drept piețe relevante separate.

3.2.2. *Definirea pieței geografice*

(47) În ceea ce privește piața geografică, solicitantul a considerat că piața relevantă pentru atribuirea contractelor de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul are cel puțin o dimensiune națională, acoperind toate serviciile de transport cu autobuzul contractate din Norvegia ([54]). Solicitantul a susținut că Legea privind transportul profesional prevede un cadru comun de reglementare pentru procedurile de atribuire competitive pentru serviciile de transport cu autobuzul în toată Norvegia ([55]). Solicitantul a remarcat, de asemenea, că aproape toate (98 %) contractele aflate în derulare pentru servicii publice de transport cu autobuzul au fost atribuite în urma unei proceduri de atribuire competitive, iar majoritatea sunt exploatate sub formă de contracte brute, având aceleași caracteristici principale ([56]). În consecință, orice diferență între procedurile de atribuire și contractele diferitelor autorități în domeniul transportului public sunt minore și ușor de depășit pentru societățile care exploatează servicii de transport cu autobuzul.

(48) Solicitantul a subliniat că existența unui cadru de reglementare comun pentru proceduri de atribuire competitive privind serviciile de transport cu autobuzul pe întreg teritoriul Norvegiei se reflectă, de asemenea, în modelul de ofertare actual al societăților care exploatează servicii de transport cu autobuzul care își desfășoară în prezent activitatea pe piață ([57]). Operatorii de servicii de transport cu autobuzul Torghatten, Boreal și Nobina își desfășoară activitatea la nivel național și nu există nimic care să împiedice alte societăți care exploatează servicii de transport cu autobuzul să depună oferte pentru toate contractele. Solicitantul a afirmat că, cu puține excepții, există o concurență considerabilă pentru toate serviciile de transport cu autobuzul contractate acordate începând cu 1 ianuarie 2015, indiferent de prezența regională existentă ([58]).

(49) Cu toate acestea, solicitantul a concluzionat că, în sensul cererii, definiția exactă a pieței geografice ar putea fi lăsată în cele din urmă deschisă ([59]). În opinia sa, în cadrul oricărei eventuale definiții a pieței geografice în care solicitantul are contracte în derulare și/sau oferte pentru contracte, accesul pe piață este nerestricționat și este complet expus concurenței.

(50) Autoritatea norvegiană în domeniul concurenței a constatat că definiția exactă a pieței geografice relevante ar putea fi lăsată deschisă, deoarece rezultatul analizei a rămas același, indiferent dacă s-a bazat pe o definiție în sens restrâns sau în sens larg a pieței ([60]).

(51) Poziția solicitantului este conformă cu practica decizională a Comisiei. În deciziile anterioare, Comisia, deși cel mai adesea a lăsat deschisă definiția exactă a pieței geografice, a considerat că piața geografică relevantă pentru atribuirea contractelor de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul constituie un domeniu în care există un cadru de reglementare comun pentru proceduri de atribuire competitive privind serviciile de transport cu autobuzul ([61]).

(52) În concluzie, în scopul evaluării condițiilor prevăzute la articolul 34 din directivă și fără a aduce atingere aplicării dreptului concurenței sau a oricărui alt domeniu al legislației SEE, autoritatea consideră că dimensiunea geografică relevantă a pieței de produs relevante este cel puțin națională. Acest lucru se datorează existenței unui cadru de reglementare comun, prezenței doar a unor diferențe minore la nivelul procedurilor de atribuire ale autorităților în domeniul transportului public și capacității și disponibilității operatorilor de servicii de transport cu autobuzul de a participa la procedurile de atribuire de pe întreg teritoriul Norvegiei.

([54]) Pagina 28 din cerere.
([55]) *Ibidem*.
([56]) *Ibidem*.
([57]) *Ibidem*.
([58]) *Ibidem*.
([59]) Pagina 29 din cerere.
([60]) Pagina 3 din Poziția adoptată de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței privind condițiile de aplicabilitate a articolului 34 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE.
([61]) Cazul COMP/M.6818 – DB/Veolia, punctul 29; cazul COMP/M.5855 – DB/Arriva, punctul 27. A se vedea și cazul COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA și cazul COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev, punctul 31.

3.2.3. *Analiza pieței*

(53) Se consideră că, în ceea ce privește piața de atribuire a contractelor publice de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul, un indicator pentru gradul de concurență este cota de piață a celui mai mare operator și cota de piață totală a celor mai importanți operatori de pe piață. Conform datelor transmise de solicitant în cererea sa, acesta are cea mai mare cotă de piață pe piața relevantă, și anume de [25-30 %] în funcție de cifra de afaceri și de 28 % în funcție de volum ([62]). Cu toate acestea, există mai mulți concurenți puternici cu cote de piață de ordinul zecilor în funcție de cifra de afaceri, cum ar fi Torghatten [15-20 %], Tide [15-20 %] sau Unibuss [12-17 %], urmați de actori mai mici, dar nu neînsemnați, cum ar fi Boreal [5-10 %] și Nobina [510 %] ([63]). Cota de piață rămasă se împarte între 29 de operatori mai mici de servicii de transport cu autobuzul. Cifrele privind cota de piață furnizate de solicitant sunt în conformitate cu calculele făcute de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței ([64]).

(54) Așa cum s-a explicat în considerentul 45 de mai sus, natura concurenței este diferită în cazul serviciilor publice de transport cu autobuzul, deoarece societățile concurează pentru piață și nu pe piață în funcție de preț, orare sau calitatea serviciilor. Pe piața norvegiană pentru atribuirea de contracte de exploatare a serviciilor de transport public cu autobuzul, concurența pentru atribuirea contractelor are loc sub formă de proceduri de atribuire publice organizate de autoritățile în domeniul transportului public. Potrivit solicitantului, 98 % dintre toate contractele aflate în derulare au fost atribuite prin proceduri de atribuire competitive, iar această cifră se va apropia de 100 % până la 3 decembrie 2019 ([65]). Având în vedere aceste circumstanțe, evaluarea concurențială și analiza pieței trebuie să examineze modelele de ofertare și capacitatea și disponibilitatea actorilor de pe piață de a participa la ofertele actuale și viitoare.

(55) Cei mai importanți concurenți ai solicitantului sunt societățile mari care fac adesea parte din societăți de transport cu operațiuni multinaționale. Torghatten este una dintre cele mai mari societăți de transport din Norvegia și furnizorul de servicii de transport în comun cu feribotul, vaporul rapid, autobuzul și avionul. Aceasta exploatează și servicii comerciale de transport cu autobuzul și are un venit total consolidat de peste 9 miliarde NOK. Tide face parte din Grupul de transport DSD, care exploatează atât servicii publice, cât și comerciale de transport cu autobuzul în Norvegia și este prezent și în Danemarca. Venitul consolidat al Grupului DSD este de aproape 6 miliarde NOK. Unibuss este deținut de municipalitatea din Oslo. Grupul Unibuss oferă servicii publice și comerciale în mai multe orașe norvegiene. Boreal Buss face parte din Grupul Boreal cu operațiuni extinse în domeniul transportului public și comercial. Actualul proprietar final al Boreal este un fond de capital privat din Hong Kong care vizează oportunități de investiții în infrastructură la nivel global. Venitul consolidat al Boreal este de aproape 3 miliarde NOK. În sfârșit, Nobina face parte din Grupul suedez Nobina care oferă servicii de transport public în toată Scandinavia. Aceste societăți participă la procedurile de atribuire de pe tot teritoriul Norvegiei și au capacitățile și experiența necesare pentru a depune oferte în cadrul oricărei proceduri de atribuire din țară.

(56) Solicitantul a observat că, începând cu 1 ianuarie 2015, în cadrul celor 58 de proceduri de atribuire competitive din Norvegia, au depus oferte, în medie, 3,8 concurenți ([66]). Această cifră a fost confirmată de estimările pregătite de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței ([67]). Deși numărul furnizorilor diferă foarte mult între diferitele contracte, de la unu la opt în cazul celor 46 de contracte analizate de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței, aceasta a mai constatat că autoritățile în domeniul transportului public sunt în general mulțumite de numărul de furnizori ([68]). Solicitantul a mai furnizat informații detaliate despre procedurile de atribuire din diferitele regiuni ale autorităților norvegiene în domeniul transportului public, care confirmă caracterul general competitiv al atribuirii contractelor de transport public cu autobuzul în Norvegia ([69]). Datele detaliate și datele interne ale solicitantului au arătat, de asemenea, că s-a efectuat schimbarea operatorului în aproximativ 40 % dintre toate contractele care fac obiectul procedurilor de atribuire competitive ([70]). Acest lucru confirmă capacitatea diferiților operatori de a concura în mod eficient.

([62]) Pagina 30 din cerere.
([63]) *Ibidem*.
([64]) Pagina 5 din Poziția adoptată de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței privind condițiile de aplicabilitate a articolului 34 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE.
([65]) Pagina 6 din cerere. A se vedea, de asemenea, procedura autorității menționată în considerentul 31 de mai sus.
([66]) Pagina 14 din cerere.
([67]) Pagina 5 din Poziția adoptată de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței privind condițiile de aplicabilitate a articolului 34 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE.
([68]) *Ibidem*.
([69]) A se vedea paginile 14-24 din cerere.
([70]) Pagina 24 din cerere.

(57) Solicitantul a susținut, de asemenea, că piața pentru atribuirea serviciilor publice de transport cu autobuzul din Norvegia este caracterizată de un număr redus de obstacole în calea intrării și a extinderii, iar evaluarea autorității norvegiene în domeniul concurenței a confirmat această constatare ([71]). Această constatare se bazează pe un venit stabil și previzibil obținut prin contracte cu autoritățile în domeniul transportului public și pe accesul ușor la informațiile și infrastructura necesare, deoarece autoritățile în domeniul transportului public asigură infrastructura necesară, cu excepția autobuzelor ([72]). În plus, angajații fostului titular al contractului relevant au dreptul să se transfere la noul titular al contractului. De asemenea, deoarece caietele de sarcini ale autorităților în domeniul transportului public impun în mod normal o nouă flotă de autobuze, potențialii operatori noi nu suferă, prin urmare, niciun dezavantaj semnificativ în materie de costuri în ceea ce privește achiziția de autobuze ([73]).

(58) În sensul prezentei decizii și fără a aduce atingere aplicării dreptului concurenței, factorii enumerați în considerentele 53-57 ar trebui să fie considerați un indicator al expunerii la concurență a activității de exploatare a serviciilor de transport public cu autobuzul din Norvegia. Acest lucru este, de asemenea, în conformitate cu avizul autorității norvegiene în domeniul concurenței. Cel mai probabil, societățile active pe această piață sunt supuse unei presiuni concurențiale suficiente. Nu există elemente care să indice că sectorul nu funcționează în conformitate cu legile pieței. Prin urmare, autoritatea concluzionează că piața de atribuire a contractelor publice de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul este expusă direct concurenței în sensul directivei.

(59) Autoritatea ia act de faptul că presiunea concurențială actuală pe piață pentru atribuirea de contracte de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul este determinată în esență de cadrul de reglementare în vigoare și de autoritățile în domeniul transportului public care organizează proceduri de atribuire competitive, mai degrabă decât să pună la dispoziție serviciile proprii sau să folosească excepțiile pentru atribuirea directă prevăzute de normele SEE relevante privind achizițiile publice, altele decât utilizarea limitată a atribuirii directe pentru contracte cu valoare mică și/sau pentru distanțe mici. Acest lucru înseamnă că modificările aduse acestor politici sau practici pot schimba dinamica pieței și presiunea concurențială generală asupra entităților contractante care desfășoară activitatea de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul vizate de această decizie.

4. **CONCLUZII**

(60) În sensul prezentei decizii și fără a aduce atingere aplicării dreptului concurenței, constatările analizei de piață enumerate în considerentele 53-57 ar trebui considerate un indicator al expunerii la concurență în sensul articolului 34 din directivă a activității de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul în Norvegia. Prin urmare, întrucât sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 34 din Directiva 2014/25/UE, ar trebui să se stabilească că Directiva 2014/25/UE nu se aplică în cazul contractelor destinate să permită desfășurarea acestei activități în Norvegia.

(61) Această decizie se bazează pe legea aplicabilă și pe situația de fapt din perioada ianuarie 2015-iunie 2019, așa cum rezultă din informațiile transmise de solicitant și de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței. Autoritatea își rezervă dreptul de a revizui prezenta decizie, în cazul în care nu mai sunt îndeplinite condițiile de aplicabilitate a articolului 34 din Directiva 2014/25/UE sau în urma modificărilor semnificative ale situației de drept sau de fapt,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

1. Actul menționat la punctul 4 din anexa XVI la Acordul privind SEE, de stabilire a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice în sectorul utilităților publice (Directiva 2014/25/UE) nu se aplică contractelor atribuite sau concursurilor de proiecte organizate de entitățile contractante care desfășoară, printre activitățile lor, activitatea de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul în cazul în care astfel de contracte sau concursuri de proiecte sunt destinate să le permită să desfășoare activitatea de exploatare a serviciilor publice de transport cu autobuzul în Norvegia (o astfel de activitate având legătură cu exploatarea unei rețele care oferă un serviciu publicului în domeniul transportului cu autobuzul).

2. Prezenta decizie se adresează Regatului Norvegiei.

3. Prezenta decizie este autentică în limba engleză.

([71]) Pagina 31 din cerere și pagina 5 din Poziția adoptată de autoritatea norvegiană în domeniul concurenței privind condițiile de aplicabilitate a articolului 34 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE.
([72]) *Ibidem*.
([73]) Pagina 31 din cerere.

Adoptată la Bruxelles, 17 iunie 2019.

Pentru Autoritatea AELS de Supraveghere, acționând în temeiul Deciziei de delegare nr. 19/19/COL

Högni S. KRISTJÁNSSON
Membrul responsabil al Colegiului

Carsten ZATSCHLER
Contrasemnatar în calitate de director, Afaceri juridice și executive