III

(Drugi akti)

EVROPSKI GOSPODARSKI PROSTOR

DELEGIRANA ODLOČBA NADZORNEGA ORGANA EFTE

št. 42/19/COL

z dne 17. junija 2019

o izvzetju opravljanja storitev javnega avtobusnega prevoza na Norveškem iz uporabe Direktive 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta [2019/…]

NADZORNI ORGAN EFTE JE –

ob upoštevanju akta iz točke 4 Priloge XVI k Sporazumu EGP, ki določa postopke za oddajo javnih naročil v sektorju gospodarskih javnih služb (Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetskem in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev, ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES ([1]) (v nadaljnjem besedilu: Direktiva)), ter zlasti členov 34 in 35 akta,

ob upoštevanju Sporazuma med državami Efte o ustanovitvi nadzornega organa in sodišča (v nadaljnjem besedilu: Sporazum o nadzornem organu in sodišču) ter zlasti členov 1 in 3 Protokola 1 k Sporazumu,

po posvetovanju z Odborom Efte za javna naročila,

ob upoštevanju naslednjega:

1. DEJANSKO STANJE

(1) Nadzorni organ Efte (v nadaljnjem besedilu: Nadzorni organ) je 27. novembra 2018 po razpravah pred priglasitvijo prejel zahtevek družbe Nettbuss AS, zdaj Vy Buss AS (v nadaljnjem besedilu: vložnik) v skladu s členom 35(1) Direktive 2014/25/EU (v nadaljnjem besedilu: zahtevek) ([2]).

(2) Zahtevek se nanaša na izvajanje storitev javnega avtobusnega prevoza na Norveškem. Dejavnosti upravljanja javnega prevoza, ki jih v praksi izvajajo organi javnega prevoza, v zahtevku niso zajete ([3]).

(3) Vložnik je „javno podjetje“ v smislu Direktive, saj ima norveško ministrstvo za promet in komunikacije neposredno v lasti 100 % vpisanega kapitala, in sicer prek lastništva družbe NSB AS, zdaj Vygruppen AS (skupina za prevoz, katere del je vložnik) ([4]).

(4) Vložnik opravlja eno od dejavnosti iz Direktive in je zato „naročnik“ v smislu Direktive.

([1]) UL L 94, 28.3.2014, str. 243. Vključen v Sporazum EGP s Sklepom Skupnega odbora št. 97/2016 (UL L 300, 16.11.2017, str. 49, in Dopolnilo EGP št. 73, 16.11.2017, str. 53).

([2]) Dokument št. 1040381.

([3]) Zato na primer javno naročilo za opravljanje avtobusnih storitev, ki ga avtobusnemu prevozniku odda občina, v tem zahtevku ne bi bilo zajeto. Nasprotno pa bi naročilo, ki ga ta prevoznik (na primer) odda čistilnemu podjetju za čiščenje avtobusov ali podjetju, ki prevozniku daje avtobuse v uporabo, spadalo na področje uporabe zahtevka. To razlikovanje je Sodišče Evropske unije pojasnilo v zadevi C-388/17, SJ, ECLI:EU:C:2019:161 (v nadaljnjem besedilu: zadeva SJ), točka 53 (glej uvodno izjavo 31 spodaj). Nadzorni organ se bo v tej odločbi na pojem „dejavnost“ skliceval v skladu z Direktivo 2014/25/EU.

([4]) Stran 3 zahtevka.

(5) V skladu z oddelkom 2-9 norveške uredbe št. 975 z dne 12. avgusta 2016 o javnem naročanju naročnikov, ki izvajajo dejavnosti v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev ([5]), lahko naročniki vložijo zahtevke v skladu s členom 35 Direktive.

(6) Zahtevku je bilo priloženo obrazloženo in utemeljeno mnenje, ki ga je norveški organ, pristojen za konkurenco, sprejel 29. junija 2018 ter v katerem je bilo ugotovljeno, da je bil vložnik pri izvajanju storitev javnega avtobusnega prevoza neposredno izpostavljen konkurenci in da dostop do trga za oddajo javnih naročil za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza na Norveškem ni bil omejen ([6]).

(7) Nadzorni organ je Norveško o prejemu zahtevka obvestil 30. novembra 2018 ([7]).

(8) V skladu s točko 1 Priloge IV k Direktivi 2014/25/EU mora Nadzorni organ v 130 delovnih dneh sprejeti odločbo o zahtevku, kar pomeni, da je bil rok 18. junij 2019 ([8]).

(9) V skladu z Delegirano odločbo Nadzornega organa Efte št. 37/19/COL z dne 23. aprila 2019 ([9]) je Nadzorni organ Odbor Efte za javna naročila pozval, naj predloži svoje mnenje v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 2 Sklepa Stalnega odbora št. 3/2012 ([10]).

(10) Odbor Efte za javna naročila je v okviru pisnega postopka 22. maja 2019 soglasno predložil pozitivno mnenje o osnutku odločbe Nadzornega organa ([11]).

2. **PRAVNI OKVIR**

(11) Direktiva se med drugim uporablja za oddajo javnih naročil za izvajanje dejavnosti v zvezi z zagotavljanjem ali upravljanjem omrežij, ki zagotavljajo javno storitev na področju prevoza z avtobusom ([12]).

(12) V skladu z drugim odstavkom člena 11 Direktive se šteje, da omrežje obstaja, kadar se storitev zagotavlja v skladu s pogoji delovanja, ki jih določi pristojni organ države, na primer pogoji v zvezi s progami ali linijami, zmogljivostjo, ki jo je treba zagotavljati, ali pogostostjo storitve.

(13) V zadevi SJ ([13]) je Sodišče Evropske unije v zvezi z razlago člena 5(1) Direktive 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([14]) (katerega besedilo je enako členu 11 Direktive) za železniška omrežja navedlo, „[…] da se dejavnost ‚upravljanja omrežij' nanaša na uveljavljanje pravice do uporabe železniškega omrežja za zagotavljanje prevoznih storitev, medtem ko dejavnost ‚zagotavljanja omrežij' napotuje na upravljanje omrežja" ([15]). Sodišče je razsodilo, da je treba „[č]len 5(1), prvi pododstavek, Direktive 2004/17 […] razlagati tako, da dejavnost, ki jo opravlja prevoznik v železniškem prometu in ki pomeni zagotavljanje javnih prevoznih storitev z izvajanjem pravice do uporabe železniškega omrežja, za namene te direktive pomeni ‚upravljanje omrežij'" ([16]). „Upravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza" na Norveškem na področju prevoza z avtobusom je enakovredno dejavnosti, ki jo na področju prevoza z železnico opravlja prevoznik v železniškem prometu iz zadeve SJ, zato je dejavnost, za katero se uporablja Direktiva.

([5]) Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften). https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-975.
([6]) Dokument št. 1040380.
([7]) Dokument št. 935075.
([8]) V skladu z Uredbo (EGS, Euratom) št. 1182/71 Sveta z dne 3. junija 1971 o določitvi pravil glede rokov, datumov in iztekov rokov (UL L 124, 8.6.1971, str. 1), pri čemer se dela prosti dnevi v roku ne upoštevajo. Glej dokumenta Dela prosti dnevi v letih 2018 in 2019: države EGP-Efte in instituciji EGP (UL C 429, 14.12.2017, str. 25, in Dopolnilo EGP št. 81, 14.12.2017, str. 1, ter UL C 422, 22.11.2018, str. 7, in Dopolnilo EGP št. 77, 22.11.2018, str. 1).
([9]) Dokument št. 1056012.
([10]) V skladu s členom 4 Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13), kakor je bila spremenjena.
([11]) Glej dokument št. 1070910 o rezultatu pisnega postopka.
([12]) Člen 11 Direktive.
([13]) Citirano v opombi 3 zgoraj.
([14]) Direktiva 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 1), vključena v Sporazum EGP s Sklepom Skupnega odbora št. 68/2006 (UL L 245, 7.9.2006, str. 22, in Dopolnilo EGS št. 44, 7.9.2006, str. 18).
([15]) Zadeva SJ, točka 53 sodbe.
([16]) Zadeva SJ, točka 54 sodbe in točka 2 izreka sodbe.

(14) Člen 34 Direktive določa, da se za javna naročila, katerih namen je omogočiti izvajanje ene od dejavnosti, za katere velja Direktiva, Direktiva ne uporablja, če je dejavnost v državi, v kateri se opravlja, neposredno izpostavljena konkurenci na trgih, do katerih dostop ni omejen. Neposredna izpostavljenost konkurenci se oceni na podlagi objektivnih meril, pri čemer se upoštevajo posebne značilnosti zadevnega sektorja.

(15) Člen 35 Direktive določa postopek, na podlagi katerega se ugotovi, ali se izjema iz člena 34 uporablja. Kakor je bil prilagojen, določa, da lahko država ali naročnik, če tako določa zakonodaja zadevne države, Nadzornemu organu predloži zahtevek za ugotovitev, da se Direktiva ne uporablja za oddajo javnih naročil ali organizacijo projektnih natečajev za opravljanje navedene dejavnosti. Nadzorni organ mora odločiti, ali je dejavnost neposredno izpostavljena konkurenci na trgih, do katerih dostop ni omejen (na podlagi meril iz člena 34).

(16) Ta odločitev ne posega v uporabo pravil o konkurenci ([17]) in na druga področja prava EGP. Zlasti merila in metodologija, uporabljena za oceno neposredne izpostavljenosti konkurenci v skladu s členom 34 Direktive 2014/25/EU, niso nujno enaka merilom in metodologiji, uporabljenim za ocenjevanje v skladu s členom 53 ali 54 Sporazuma EGP ali Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 ([18]), kakor je bila prilagojena Sporazumu EGP ([19]).

(17) Namen te odločbe je ugotoviti, ali je dejavnost, na katero se nanaša zahtevek, izpostavljena stopnji konkurence (na trgih, do katerih dostop ni omejen v smislu člena 34 Direktive), ki bo tudi ob odsotnosti discipline, dosežene s podrobnimi pravili o javnem naročanju iz Direktive, zagotovila pregledno in nediskriminatorno izvajanje javnih naročil za opravljanje zadevne dejavnosti na podlagi meril, ki naročnikom omogočajo ugotoviti, katera rešitev je v celoti ekonomsko najugodnejša.

3. **OCENA**

3.1 **Prost dostop do trga**

(18) V tem primeru je zadevna dejavnost opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza. Ta dejavnost se izvaja v okviru javnih naročil, ki jih oddajo organi javnega prevoza. Na Norveškem obstaja več vrst avtobusnih storitev (glej uvodno izjavo 41 spodaj), pri čemer se zadevna dejavnost na nacionalni ravni nanaša na opravljanje storitev rednega avtobusnega prevoza.

(19) V zvezi z opravljanjem storitev javnega avtobusnega prevoza ni ustrezne zakonodaje EGP, na podlagi katere bi se lahko v skladu s členom 34(3) Direktive predpostavljal prost dostop do trga. Zato mora ustrezna ocena temeljiti na regulativnem okviru in praksi organov javnega prevoza, iz katere bi moralo biti razvidno, da je dostop do trga dejansko in pravno prost.

(20) Upoštevati je treba, da je namen te odločbe ugotoviti, ali je dejavnost, na katero se nanaša zahtevek, izpostavljena stopnji konkurence (na trgih, do katerih dostop ni omejen v smislu člena 34 Direktive), ki bo tudi ob odsotnosti discipline, dosežene s podrobnimi pravili o javnem naročanju iz Direktive, zagotovila pregledno in nediskriminatorno izvajanje javnih naročil za opravljanje zadevne dejavnosti na podlagi meril, ki naročnikom omogočajo ugotoviti, katera rešitev je v celoti ekonomsko najugodnejša. V ta namen opravljena ocena ne zajema pregleda, ali je bilo vsako posamezno javno naročilo za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza oddano v skladu s pravom EGP, ampak ali regulativni okvir in/ali praksa organov javnega prevoza dejansko ali pravno omejuje dostop do trga.

([17]) Člen 34(1) Direktive. Glej tudi uvodno izjavo 44 Direktive.
([18]) Uredba Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij (Uredba ES o združitvah) (UL L 24, 29.1.2004, str. 1).
([19]) Glej sodbo v zadevi Österreichische Post AG proti Komisiji, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, točka 28.

(21) V zvezi z morebitnimi pravnimi omejitvami glede dostopa do trga opravljanja storitev javnega avtobusnega prevoza Nadzorni organ ugotavlja, da se zahtevajo licence in da se storitve izvajajo na podlagi javnega naročila. Vendar je vložnik v zahtevku menil, da se zahteve glede licenc ne morejo šteti za omejitev dostopa do trga ([20]) in da poleg tega ni posebnih ali izključnih pravic, povezanih z licencami ([21]). Vložnik je še navedel, da so postopki za oddajo javnega naročila v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ([22]) in Direktivo ter zato niti pravno niti dejansko ne omejujejo dostopa do trga ([23]).

(22) V skladu z ustaljeno sodno prakso se diskrecijske odločitve nacionalnih organov, ki lahko izničijo učinkovitost določb prava EGP, ne morejo upravičiti s sistemom predhodnih dovoljenj ([24]). Da bi bil sistem predhodnih dovoljenj upravičen, čeprav odstopa od temeljne svoboščine opravljanja storitev, mora temeljiti na objektivnih in nediskriminatornih pravilih, ki so znana vnaprej, tako da se natančno opredeli uveljavljanje diskrecijske pravice nacionalnih organov, da se ta ne bi uporabljala samovoljno ([25]).

(23) Redne storitve avtobusnega prevoza na Norveškem urejata zakon št. 45 z dne 21. junija 2002 o poklicnem prevozu z motornimi vozili ali plovili ([26]) (v nadaljnjem besedilu: zakon o poklicnih prevozih) in uredba o poklicnem prevozu, sprejeta na podlagi navedenega zakona ([27]).

(24) Oddelek 4 zakona o poklicnih prevozih določa, da morajo družbe, ki nameravajo opravljati storitve javnega avtobusnega prevoza, pridobiti splošno licenco (transportløyve), ki jo izda norveška uprava za javne ceste (Statens vegvesen) ([28]). Čeprav se zdi, da besedilo zakona o poklicnih prevozih upravi za javne ceste daje možnost diskrecijske pravice, saj je v njem uporabljen izraz „lahko“, je v norveškem pravu običajno, da se ta izraz uporabi, čeprav diskrecijske pravice v praksi skorajda ni. Iz pripravljalnega dela v zvezi z zakonom je razvidno, da je sistem licenc orodje za nadzor kakovosti opravljenih storitev ([29]). V oddelku 4 uredbe o poklicnem prevozu je pojasnjeno, da se lahko licenca podeli vložniku, ki izpolnjuje zahteve, če ni posebnih razlogov proti. Poleg tega je norveški organ, pristojen za konkurenco, navedel, da se taka licenca podeli vsakomur, ki izpolnjuje objektivne pogoje ([30]). Nadzorni organ ni prejel informacij, ki bi bile v nasprotju z zgornjimi ugotovitvami.

(25) Poleg tega se za opravljanje storitev rednega avtobusnega prevoza običajno zahteva licenca v skladu z oddelkom 6(1) zakona o poklicnem prevozu, ki jo izdajo ustrezne okrožne občine ([31]). Družbe za upravljanje so izvzete iz zahteve za licenco, kadar pa je organ javnega prevoza družba za upravljanje, ki ostane odgovorna javnosti, in se avtobusni prevoznik obravnava kot njen podizvajalec, se licenca ne zahteva, saj se izjema družbe za upravljanje uporablja tudi za avtobusnega prevoznika ([32]).

(26) Oddelek 8 zakona o poklicnem prevozu določa, da se licence za storitve prevoza, za katere se plačajo nadomestila ali se zanje uporablja izključna pravica, podelijo s konkurenčnimi razpisnimi postopki, če tako določa zakon o poklicnem prevozu, zakon o javnem naročanju ali ustrezni predpisi, sprejeti na podlagi teh zakonov. Če se zahteva licenca v skladu z oddelkom 6, se podeli izbranemu prevozniku ([33]).

([20]) Glej na primer stran 40 zahtevka.
([21]) Stran 11 zahtevka.
([22]) Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1) in vključena v Sporazum EGP s Sklepom Skupnega odbora EGP št. 85/2008 (UL L 280, 23.10.2008, str. 20, in Dopolnilo EGP št. 64, 23.10.2008, str. 13).
([23]) Stran 30 zahtevka.
([24]) Sodbe v zadevah Smits in Peerbooms, C-157/99, ECLI:EU:C:2001:404, točka 90, Müller-Fauré in van Riet, C-385/99, ECLI:EU:C:2003:270, točka 84, in Watts, C-372/04, ECLI:EU:C:2006:325, točka 115, ter mnenje generalnega pravobranilca v zadevi Watts, C-372/04, ECLI:EU:C:2005:784, točka 70.
([25]) Sodbi v zadevah Analir in drugi, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, točka 38, in Watts, C-372/04, ECLI:EU:C:2006:325, točka 116.
([26]) Yrkestransportloven.
([27]) Uredba št. 401 z dne 26. marca 2003 o poklicnem prevozu (yrkestransportforskriften).
([28]) Zakon o poklicnem prevozu, oddelek 4, in uredba o poklicnem prevozu, oddelek 3.
([29]) Predlog zakona (odelstingsproposisjon) št. 74 (2001–2002), poglavje 2.
([30]) Stran 4 mnenja, ki ga je norveški organ, pristojen za konkurenco, sprejel v zvezi s pogoji za uporabo člena 34(1) Direktive 2014/25/EU.
([31]) Zakon o poklicnem prevozu, oddelek 6, in uredba o poklicnem prevozu, oddelek 3.
([32]) Zakon o poklicnem prevozu, oddelek 6(2).
([33]) Stran 4 mnenja, ki ga je norveški organ, pristojen za konkurenco, sprejel v zvezi s pogoji za uporabo člena 34(1) Direktive 2014/25/EU.

(27) V praksi se storitve javnega avtobusnega prevoza, ki spadajo na področje uporabe Direktive, izvajajo v okviru javnih naročil, ki jih oddajo organi javnega prevoza. Za ta javna naročila se uporabljajo pravila EGP o javnem naročanju, zlasti ([34]):

(a) Uredba (ES) št. 1370/2007;

(b) Direktiva 2014/25/EU in/ali

(c) Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([35]).

(28) Direktivi 2014/24/EU in 2014/25/EU sta v EGP začeli veljati 1. januarja 2017. Pred tem sta se uporabljali Direktiva 2004/17/ES in Direktiva 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([36]).

(29) V skladu z vsemi tremi veljavnimi instrumenti je na splošno potreben odprt, pregleden in nediskriminatoren konkurenčni razpisni postopek z omejenimi izjemami. Zato je treba javna naročila in licence za storitve rednega javnega avtobusnega prevoza dodeliti s konkurenčnimi razpisnimi postopki, razen če se uporablja izjema iz zadevnega akta EGP ali je javno naročilo pod mejnimi vrednostmi za uporabo zadevnega akta. Enako je veljalo v skladu s prejšnjimi direktivami.

(30) Po navedbah iz zahtevka so organi javnega prevoza pri oddaji javnih naročil za avtobusne storitve vse pogosteje uporabljali konkurenčne razpisne postopke. Medtem ko je bilo leta 2010 s konkurenčnimi razpisnimi postopki oddanih le 43 % javnih naročil za avtobusne storitve, se je leta 2018 ta delež povečal na več kot 98 % in se bo do 3. decembra 2019 približal 100 % ([37]). Vložnik je nadalje navedel, da se odstopanja od konkurenčnega razpisnega postopka redko uporabljajo, organi javnega prevoza sami ne zagotavljajo storitev avtobusnega prevoza na podlagi izjeme iz člena 5(2) Uredbe (ES) št. 1370/2007, neposredna oddaja pod pragi iz člena 5(4) Uredbe (ES) št. 1370/2007 pa se uporabljajo v zelo omejenem obsegu.

(31) Nadzorni organ je informacije, ki jih je vložnik predložil v zvezi z razmerami v letu 2018, primerjal z informacijami, ki mu jih je predložila norveška vlada 9. novembra 2018 ([38]) v okviru splošnega pregleda pogodb o izvajanju obveznosti javne službe na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007 ([39]). Pri tej oceni so se na splošno potrdile informacije, ki jih je predložil vložnik. Norveška vlada je predložila podrobnosti o skupno 27 neposredno oddanih javnih naročilih, od katerih bi jih bilo treba v letu 2019 13 nadomestiti z javnimi naročili, ki so že bila predmet razpisnega postopka. Skupna letna vrednost neposredno oddanih javnih naročil naj bi znašala približno 275 milijonov NOK, kar je le majhen del celotne vrednosti pogodb o izvajanju obveznosti javne službe na področju javnega cestnega prevoza na Norveškem (po ocenah naj bi ta vrednost leta 2017 znašala 11,6 milijarde NOK). Poleg tega so edina neposredno oddana javna naročila, ki naj bi ostala veljavna po 10. avgustu 2019, javna naročila, ki izpolnjujejo pogoje iz člena 5(4) Uredbe (ES) št. 1370/2007 (ki omogoča neposredno oddajo javnih naročil pod določeno vrednostjo ali pragi glede razdalj).

(32) Na podlagi preučitve pravnih določb za oddajo javnih naročil in izdajanje licenc za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza na Norveškem je razvidno, da se oddaja takih javnih naročil in izdajanje takih licenc izvajata nediskriminatorno. Postopki za izdajo licenc in oddajo javnih naročil ter ustrezna merila so za vse udeležence na trgu enaki, zato se ne morejo šteti za omejitev dostopa do trga za namene te odločbe.

(33) Prost dostop do te dejavnosti je potrdil tudi norveški organ, pristojen za konkurenco ([40]).

([34]) Kateri instrument se uporablja, je med drugim odvisno od vrste oddanega javnega naročila in od tega, ali so izpolnjeni pogoji iz člena 11 Direktive 2014/25/EU glede zagotavljanja ali upravljanja omrežja. Vložnik je navedel, da organi javnega prevoza pri oddaji javnih naročil za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza na splošno upoštevajo Direktivo 2014/25/EU, vendar so nekateri organi javnega prevoza oddali javna naročila v skladu z Direktivo 2014/24/EU in za nekatera javna naročila se lahko uporabljajo razpisne zahteve iz Uredbe (ES) št. 1370/2007.

([35]) Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65) in vključena v Sporazum EGP s Sklepom Skupnega odbora št. 97/2016 (UL L 300, 16.11.2017, str. 49, in Dopolnilo EGP št. 73, 16.11.2017, str. 53).

([36]) Direktiva 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev (UL L 134, 30.4.2004, str. 114), vključena v Sporazum EGP s Sklepom Skupnega odbora št. 68/2006 (UL L 245, 7.9.2006, str. 22, in Dopolnilo EGP št. 44, 7.9.2006, str. 18).

([37]) Stran 6 zahtevka.

([38]) Dokument št. 1037921, dopis norveške vlade z dne 9. novembra 2018.

([39]) Zadeva št. 74680, pregled pogodb o obveznosti javne službe na podlagi Uredbe (ES) št. 1370/2007.

([40]) Stran 4 mnenja, ki ga je norveški organ, pristojen za konkurenco, sprejel v zvezi s pogoji za uporabo člena 34(1) Direktive 2014/25/EU.

(34) Nadzorni organ ugotavlja, da je dejavnost opravljanja storitev javnega avtobusnega prevoza na Norveškem v veliki meri organizirana na podlagi postopkov za oddajo javnega naročila, v katerih sodeluje tudi dovolj ponudnikov, saj se jih povprečno udeleži 3,8 ponudnika ([41]). V teh postopkih za oddajo javnega naročila je mogoče sodelovati brez diskriminacije.

(35) Glede na navedeno se lahko dostop do trga za dejavnost opravljanja storitev javnega avtobusnega prevoza šteje za dejansko in pravno prost za namene ocenjevanja pogojev iz člena 34 Direktive 2014/25/EU in brez poseganja v uporabo konkurenčnega prava, možnost Nadzornega organa, da v okviru svojih splošnih dolžnosti nadzora preuči, ali Norveška ravna v skladu z Uredbo (ES) št. 1370/2007, Direktivo 2014/24/EU, Direktivo 2014/25/EU ali katero koli drugo določbo prava EGP o javnem naročanju, ali v uporabo prava EGP s katerega koli drugega področja.

3.2 **Neposredna izpostavljenost konkurenci**

(36) Da se oceni, ali je izpolnjen drugi pogoj za izvzetje, tj. da je dejavnost, na katero se nanaša zahtevek in ki izpolnjuje pogoj pravno in dejansko prostega dostopa do trga, neposredno izpostavljena konkurenci, se opredelita upoštevni proizvodni in ustrezni geografski trg, na podlagi te opredelitve pa se izvede tržna analiza.

(37) Neposredno izpostavljenost konkurenci bi bilo treba oceniti na podlagi različnih kazalnikov, od katerih sam po sebi nobeden ni odločilen. V zvezi s trgi, na katere se nanaša ta odločba, je eno od meril, ki ga je treba upoštevati, tržni delež glavnih akterjev na določenem trgu. Glede na značilnosti zadevnih trgov kot trgov razpisov bi bilo treba upoštevati dodatna merila, kot so vzorci ponudnikov ali zmožnost in pripravljenost subjektov na trgu, da oddajo ponudbe v sedanjih in prihodnjih postopkih za oddajo javnega naročila.

(38) Namen te odločbe je ugotoviti, ali so storitve, na katere se nanaša zahtevek, izpostavljene (na trgih, do katerih dostop ni omejen v smislu člena 34 Direktive) stopnji konkurence, ki bo tudi ob odsotnosti discipline, dosežene s podrobnimi pravili o javnem naročanju iz Direktive, zagotovila pregledno in nediskriminatorno izvajanje javnih naročil za opravljanje zadevnih dejavnosti na podlagi meril, ki naročnikom omogočajo ugotoviti, katera rešitev je v celoti ekonomsko najugodnejša.

(39) V zvezi s tem je pomembno upoštevati, da se na zadevnem trgu pravila o javnem naročanju ne uporabljajo za vse subjekte na trgu ([42]). Zato imajo družbe, za katere se navedena pravila ne uporabljajo, pri delovanju na navedenih trgih načeloma možnost, da izvajajo konkurenčni pritisk na tiste subjekte na trgu, za katere se uporabljajo pravila o javnem naročanju.

(40) Nadzorni organ mora ugotoviti, ali so zadevne dejavnosti neposredno izpostavljene konkurenci. Zato je preučil dokaze, ki jih je predložil vložnik, pa tudi informacije, ki jih je predložil norveški organ, pristojen za konkurenco. Nadzorni organ je uporabil zlasti tržne podatke, ki sta jih vložnik in norveški organ, pristojen za konkurenco, predložila za oceno tržnih deležev in stopenj koncentracije. Poleg informacij, ki jih je predložil vložnik, je norveški organ, pristojen za konkurenco, uporabil tudi informacije drugih avtobusnih prevoznikov na Norveškem in devetih organov javnega prevoza ([43]).

([41]) Glej stran 14 zahtevka.
([42]) Pravila o javnem naročanju se poleg vložnika uporabljajo tudi za družbo Unibuss AS. Drugi avtobusni prevozniki, kot so družbe Torghatten ASA, Tide AS, Boreal Bus AS in Nobina Norge AS, so zasebni prevozniki, za katere se zdi, da ne izpolnjujejo pogojev, na podlagi katerih bi jih zavezovala pravila EGP o javnem naročanju.
([43]) Stran 3 mnenja, ki ga je norveški organ, pristojen za konkurenco, sprejel v zvezi s pogoji za uporabo člena 34(1) Direktive 2014/25/EU.

3.2.1 *Opredelitev proizvodnega trga*

(41) Vložnik je v zahtevku opredelil upoštevni proizvodni trg kot trg za oddajo javnih naročil za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza ([44]). Predstavil je tudi svoje stališče, da se komercialne storitve avtobusnega prevoza na dolge razdalje (kot so storitve hitrih avtobusnih prevozov), komercialne storitve avtobusnega prevoza na kratke razdalje (kot so storitve hitrega prevoza na letališču) in turistične avtobusne storitve razlikujejo od storitev javnega avtobusnega prevoza, oddanih z javnimi naročili ([45]). Komercialne avtobusne storitve ureja le povpraševanje na trgu in se ne financirajo z državnimi sredstvi. Vse komercialne avtobusne storitve konkurirajo na trgu na podlagi cene, zmogljivosti, pogostosti in drugih značilnosti storitev. Nasprotno se konkurenca med javnimi avtobusnimi prevozniki odvija na ravni konkurenčnih razpisnih postopkov, tj. na trgu za oddajo javnih naročil za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza in ne pozneje na trgu na podlagi cene, zmogljivosti, pogostosti ali drugih značilnosti storitev. Vložnik je navedel, da imajo avtobusni prevozniki, ki storitve opravljajo na podlagi javnega naročila organa javnega prevoza, običajno zelo majhen vpliv na osnovne parametre konkurence za potnike, kot je pogostost, vključno z urniki, cenami ali udobjem potnikov, saj te značilnosti običajno določa organ javnega prevoza, ki odda javno naročilo ([46]).

(42) Po mnenju vložnika različne zahteve organov javnega prevoza niso dovolj specifične, da bi se javna naročila za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza oddajala na ločenih proizvodnih trgih ([47]). Da se avtobusnim prevoznikom odda javno naročilo za delovanje na občinski ali regionalni ravni, morajo načeloma upoštevati isti regulativni okvir in lahko svojo ponudbo prilagodijo zahtevam zadevnega organa javnih prevozov. Po navedbah vložnika sta iz vzorcev dejanskih ponudb avtobusnih prevoznikov razvidna zmogljivost in pripravljenost takih avtobusnih prevoznikov, da svoje ponudbe prilagodijo posameznim zahtevam, ki jih določijo različni organi javnega prevoza, saj ti avtobusni prevozniki običajno konkurirajo pri vseh javnih naročilih na Norveškem, za katere se uporabljajo postopki za oddajo javnega naročila, ne glede na razlike med njimi ([48]).

(43) Norveški organ, pristojen za konkurenco, je menil, da je bil upoštevni proizvodni trg, ki ga je predlagal vložnik, v skladu z uveljavljeno prakso sektorja na Norveškem in nadaljeval s svojo oceno na podlagi opredelitve, ki jo je predlagal vložnik ([49]).

(44) Komisija je v prejšnjih odločbah v zvezi z javnim prevozom (vključno z avtobusnimi storitvami) ugotovila, da je mogoče opredeliti posebne trge za oddajo javnih naročil za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza ([50]). Ugotovila je tudi, da v okviru storitev javnega avtobusnega prevoza s koncesijo (oddanih z javnim naročilom) ni mogoče razlikovati med storitvami mestnega in medkrajevnega avtobusnega prevoza ter avtobusnega prevoza na dolge razdalje, oddanimi z javnim naročilom, saj jih običajno ureja isti regulativni okvir, zahteve organov javnega prevoza pa so imele le nekaj posebnih značilnosti, ki so bile povezane s tehničnimi specifikacijami ([51]).

(45) Tudi praksa Komisije potrjuje stališče, da so komercialne avtobusne storitve in javne avtobusne storitve (oddane z javnim naročilom) zaradi razlik v zvezi z vrsto konkurence del različnih proizvodnih trgov. Konkurenca med javnimi avtobusnimi prevozniki se odvija na ravni zbiranja ponudb za javna naročila, tj. na trgu za oddajo javnih naročil za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza in ne pozneje na trgu na podlagi cene, zmogljivosti, pogostosti ali drugih značilnosti storitev ([52]). V primerjavi s komercialnimi storitvami imajo javni avtobusni prevozniki, ki so jim bila oddana javna naročila, običajno zelo majhen vpliv na osnovne vidike konkurence, kot je pogostost, cena ali udobje potnikov, saj navedene značilnosti določajo organi javnega prevoza, ki oddajo javno naročilo za opravljanje storitve. Avtobusni prevozniki morajo svoje storitve opravljati v skladu z javnim naročilom organa javnega prevoza, pri čemer svojih storitev ne morejo prilagoditi potrebam potnikov, kot bi to običajno storili komercialni avtobusni prevozniki ([53]).

([44]) Stran 25 zahtevka.
([45]) Stran 26 zahtevka.
([46]) Prav tam.
([47]) Prav tam.
([48]) Prav tam.
([49]) Stran 3 mnenja, ki ga je norveški organ, pristojen za konkurenco, sprejel v zvezi s pogoji za uporabo člena 34(1) Direktive 2014/25/EU.
([50]) V zvezi s tem glej zadevo COMP/M.1768 – Schoyens/Goldman Sachs/Swebus, točki 10 in 14, zadevo COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA, točke 16–23, zadevo COMP/M.5855 – DB/Arriva, točka 21, zadevo COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev, točke 19–21, ter zadevo COMP/M.6818 – DB/Veolia, točki 19 in 56.
([51]) Zadeva COMP/M.6818 – DB/Veolia, točke 19–21, ter zadeva COMP/M.5855 – DB/Arriva, točki 23 in 24.
([52]) Zadeva COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA, toča 17, zadeva COMP/M.6818 – DB/Veolia, točki 22 in 58, in zadeva COMP/M.5855 – DB/Arriva, točka 22.
([53]) Zadeva COMP/M.6818 – DB/Veolia, točka 23, in zadeva COMP/M.5855 – DB/Arriva, točka 22.

(46) Ob upoštevanju posebnosti norveškega trga avtobusnih prevozov, kot so navedene v uvodnih izjavah 41 in 42, za namene ocene pogojev iz člena 34 Direktive 2014/25/EU in brez poseganja v uporabo konkurenčnega prava je upoštevni proizvodni trg v tej odločbi opredeljen kot trg za oddajo javnih naročil za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza. Nadzorni organ v tem posebnem primeru in za zgoraj navedene namene ni ugotovil nobenih okoliščin, v katerih bi bila določitev ločenih postopkov za oddajo javnega naročila organov javnega prevoza kot ločenih upoštevnih trgov utemeljena.

3.2.2 *Opredelitev geografskega trga*

(47) V zvezi z geografskim trgom je vložnik menil, da je upoštevni trga za oddajo javnih naročil za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza po obsegu vsaj nacionalni trg, ki zajema vse avtobusne storitve na Norveškem, oddane z javnim naročilom ([54]). Vložnik je trdil, da zakon o poklicnem prevozu določa skupni regulativni okvir za konkurenčne razpisne postopke za avtobusne storitve po vsej Norveški ([55]). Navedel je tudi, da so bila skoraj vsa (98 %) obstoječa javna naročila za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza oddana na podlagi konkurenčnega razpisnega postopka, pri čemer se večinoma izvajajo na podlagi bruto pogodb in imajo enake značilnosti ([56]). Posledično so vse razlike v postopkih za oddajo javnega naročila in javnih naročilih različnih organov javnega prevoza majhne, avtobusni prevozniki pa jih lahko brez težav upoštevajo.

(48) Vložnik je poudaril, da je skupni regulativni okvir za konkurenčni razpisni postopek za avtobusne storitve po vsej Norveški razviden tudi iz dejanskega vzorca ponudb avtobusnih prevoznikov, ki so zdaj dejavni na trgu ([57]). Avtobusni prevozniki Torghatten, Boreal in Nobina opravljajo storitve na nacionalni ravni, pri čemer drugim avtobusnim prevoznikom nič ne preprečuje, da bi konkurirali pri vseh javnih naročilih. Vložnik je trdil, da je bila, razen pri redkih izjemah, v zvezi z vsemi avtobusnimi storitvami, za katere so bila javna naročila oddana od 1. januarja 2015, precejšnja konkurenca ne glede na obstoječo regionalno prisotnost ([58]).

(49) Na koncu je vložnik navedel, da geografskega trga za namene zahtevka ni treba natančno opredeliti ([59]). Menil je, da je pri kateri koli opredelitvi trga, kjer ima vložnik sedanja javna naročila in/ali ponudbe za javna naročila, dostop do trga neomejen in v celoti izpostavljen konkurenci.

(50) Norveški urad, pristojen za konkurenco, je ugotovil, da upoštevnega geografskega trga ni treba natančno opredeliti, saj je rezultat analize ostal enak ne glede na to, ali je temeljil na ožji ali širši opredelitvi trga ([60]).

(51) Mnenje vložnika je v skladu s prakso Komisije. Komisija je v prejšnjih odločbah ocenila, da je upoštevni geografski trg za oddajo javnih naročil za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza območje, na katerem se uporablja skupni regulativni okvir za konkurenčni razpisni postopek za avtobusne storitve, čeprav geografskega trga najpogosteje ni natančno opredelila ([61]).

(52) Nadzorni organ je na koncu ocenil, da ima upoštevni proizvodni trg za namene ocene pogojev iz člena 34 Direktive in brez poseganja v uporabo konkurenčnega prava ali katero koli drugo področje prava EGP vsaj nacionalno geografsko razsežnost. Razlog za to so skupni regulativni okvir, le majhne razlike v postopkih za oddajo javnega naročila organov javnega prevoza ter zmogljivost in pripravljenost avtobusnih prevoznikov, da sodelujejo v postopkih za oddajo javnega naročila po vsej Norveški.

([54]) Stran 28 zahtevka.
([55]) Prav tam.
([56]) Prav tam.
([57]) Prav tam.
([58]) Prav tam.
([59]) Stran 29 zahtevka.
([60]) Stran 3 mnenja, ki ga je norveški organ, pristojen za konkurenco, sprejel v zvezi s pogoji za uporabo člena 34(1) Direktive 2014/25/EU.
([61]) Zadeva COMP/M.6818 – DB/Veolia, točka 29, in zadeva COMP/M.5855 – DB/Arriva, točka 27. Glej tudi zadevo COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA in zadevo COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev, točka 31.

3.2.3 *Tržna analiza*

(53) Šteje se, da je v zvezi s trgom za oddajo javnih naročil za opravljanje storitev avtobusnega prevoza eden od kazalnikov za stopnjo konkurence tržni delež največjega avtobusnega prevoznika in skupni tržni delež najpomembnejših avtobusnih prevoznikov na trgu. Vložnik ima glede na podatke, ki jih je predložil v zahtevku, največji tržni delež na upoštevnem trgu, in sicer [25–30 %] na podlagi prihodka in 28 % na podlagi obsega ([62]). Vendar obstaja več močnih konkurentov z dvomestnim tržnim deležem na podlagi prihodka, kot so družbe Torghatten [15–20 %], Tide [15–20 %] in Unibuss [12–17 %], ki jim sledijo manjši, vendar ne nepomembni subjekti na trgu, kot sta družbi Boreal [5–10 %] in Nobina [5–10 %] ([63]). Preostali tržni delež je razdeljen med 29 manjših avtobusnih prevoznikov. Podatki o tržnem deležu, ki jih je predložil vložnik, so v skladu z izračuni norveškega organa, pristojnega za konkurenco ([64]).

(54) Kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 45, je konkurenca v primeru storitev javnega avtobusnega prevoza drugačna, saj družbe konkurirajo za trg in ne na trgu na podlagi cene, voznih redov ali kakovosti storitev. Na norveškem trgu za oddajo javnih naročil za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza se konkurenca odvija v obliki postopkov za oddajo javnih naročil, ki jih organizirajo organi javnega prevoza. Po navedbah vložnika je bilo 98 % vseh obstoječih javnih naročil oddanih s konkurenčnimi razpisnimi postopki, ta številka pa se bo do 3. decembra 2019 približala 100 % ([65]). Glede na te okoliščine je treba s presojo konkurenčnosti in tržno analizo preučiti vzorce ponudb ter zmogljivost in pripravljenost udeležencev na trgu, da konkurirajo v sedanjih in prihodnjih postopkih za oddajo javnega naročila.

(55) Najpomembnejši konkurenti vložnika so velike družbe, ki so pogosto del prevoznih podjetij z mednarodnimi dejavnostmi. Družba Torghatten je eno od največjih prevoznih podjetij na Norveškem, ki zagotavlja javni prevoz s trajekti, hitrimi čolni in avtobusi ter zračni prevoz. Opravlja tudi komercialne avtobusne storitve, njen skupni konsolidirani prihodek pa je več kot 9 milijard NOK. Družba Tide je del skupine za prevoz DSD, ki opravlja javne in komercialne avtobusne storitve na Norveškem, prisotna pa je tudi na Danskem. Konsolidirani prihodek skupine DSD je skoraj 6 milijard NOK. Družba Unibuss je v lasti občine Oslo. Skupina Unibuss zagotavlja javne in komercialne storitve v več norveških mestih. Družba Boreal Buss je del skupine Boreal, ki opravlja obsežne dejavnosti javnega in komercialnega prevoza. Sedanji končni lastnik skupine Boreal je sklad zasebnega kapitala iz Hongkonga, ki se osredotoča na priložnosti za infrastrukturne naložbe na svetovni ravni. Konsolidirani prihodki skupine Boreal znašajo skoraj 3 milijarde NOK. Družba Nobina pa je del švedske skupine Nobina, ki opravlja storitve javnega prevoza v celotni Skandinaviji. Te družbe sodelujejo v postopkih za oddajo javnega naročila po vsej Norveški ter imajo zmogljivosti in izkušnje za oddajo ponudb v katerem koli norveškem postopku za oddajo javnega naročila.

(56) Vložnik je ugotovil, da je od 1. januarja 2015 v 58 konkurenčnih razpisnih postopkih na Norveškem ponudbe povprečno oddalo 3,8 konkurenta ([66]). Ta podatek so potrdile ocene, ki jih je pripravil norveški organ, pristojen za konkurenco ([67]). Norveški organ, pristojen za konkurenco, je pri pregledu 46 javnih naročil ugotovil, da se število ponudnikov pri različnih javnih naročilih zelo razlikuje, saj zajema od enega do osem ponudnikov, vendar so organi javnega prevoza na splošno zadovoljni s številom ponudnikov ([68]). Vložnik je predložil tudi podrobne informacije o postopkih za oddajo javnih naročil norveških organov javnega prevoza v različnih regijah, ki potrjujejo splošno konkurenčnost pri oddaji javnih naročil za javni avtobusni prevoz na Norveškem ([69]). Iz podrobnih podatkov in notranjih podatkov vložnika je tudi razvidno, da se je pri približno 40 % vseh javnih naročil, za katere se je uporabil konkurenčni razpisni postopek, avtobusni prevoznik spremenil ([70]). To potrjuje, da so različni avtobusni prevozniki zmožni učinkovito konkurirati.

([62]) Stran 30 zahtevka.
([63]) Prav tam.
([64]) Stran 5 mnenja, ki ga je norveški organ, pristojen za konkurenco, sprejel v zvezi s pogoji za uporabo člena 34(1) Direktive 2014/25/EU.
([65]) Stran 6 zahtevka. Glej tudi postopek Nadzornega organa, naveden v uvodni izjavi 31 zgoraj.
([66]) Stran 14 zahtevka.
([67]) Stran 5 mnenja, ki ga je norveški organ, pristojen za konkurenco, sprejel v zvezi s pogoji za uporabo člena 34(1) Direktive 2014/25/EU.
([68]) Prav tam.
([69]) Glej strani 14–24 zahtevka.
([70]) Stran 24 zahtevka.

(57) Vložnik je tudi trdil, da so za trg za oddajo javnih naročil za storitve javnega avtobusnega prevoza na Norveškem značilne majhne ovire za vstop in širitev, to ugotovitev pa je v svoji oceni potrdil norveški organ, pristojen za konkurenco ([71]). Ta ugotovitev je temeljila na stabilnih in predvidljivih prihodkih na podlagi javnih naročil organov javnega prevoza ter enostavnem dostopu do potrebnih informacij in infrastrukture, saj organi javnega prevoza zagotavljajo potrebno infrastrukturo, razen avtobusov ([72]). Poleg tega imajo zaposleni pri prejšnjem imetniku javnega naročila pravico do prehoda k novemu imetniku javnega naročila. Ker je v razpisnih zahtevah organa javnega prevoza običajno določena nova flota avtobusov, morebitni novi avtobusni prevozniki niso bistveno prikrajšani, kar zadeva stroške pridobivanja avtobusov ([73]).

(58) Za namene te odločbe in brez poseganja v uporabo konkurenčnega prava bi bilo treba dejavnike, navedene v uvodnih izjavah 53 do 57, obravnavati kot znak izpostavljenosti opravljanja javnega avtobusnega prevoza na Norveškem konkurenci. To je tudi v skladu z mnenjem norveškega organa, pristojnega za konkurenco. Družbe, ki so dejavne na tem trgu, so verjetno pod ustreznim konkurenčnim pritiskom. Nič ne kaže na to, da delovanje sektorja ni tržno usmerjeno. Nadzorni organ zato ugotavlja, da je trg za oddajo javnih naročil za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza neposredno izpostavljen konkurenci v smislu Direktive.

(59) Nadzorni organ upošteva, da je sedanji pritisk konkurence na trgu za oddajo javnih naročil za opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza odvisen zlasti od vzpostavljenega regulativnega okvira in konkurenčnih razpisnih postopkov, ki jih organizirajo organi javnega prevoza, namesto da bi storitve opravljali interno ali uporabljali izjeme za neposredno oddajo, ki jih določajo zadevna pravila EGP o javnem naročanju, poleg omejene uporabe neposredne oddaje javnih naročil male vrednosti in/ali javnih naročil prevozov na kratke razdalje. To pomeni, da se lahko zaradi sprememb navedenih politik ali praks spremenita dinamika trga in splošni pritisk konkurence na naročnike, ki izvajajo dejavnost opravljanja storitev javnega avtobusnega prevoza, na katere se nanaša ta odločba.

4. **SKLEPNE UGOTOVITVE**

(60) Za namene te odločbe in brez poseganja v uporabo konkurenčnega prava bi bilo treba ugotovitve tržne analize, navedene v uvodnih izjavah 53 do 57, obravnavati kot znak izpostavljenosti opravljanja storitev javnega avtobusnega prevoza na Norveškem konkurenci v smislu člena 34 Direktive. Ker so pogoji iz člena 34 Direktive 2014/25/EU izpolnjeni, bi bilo torej treba potrditi, da se Direktiva 2014/25/EU ne uporablja za javna naročila, katerih namen je omogočanje izvajanja te dejavnosti na Norveškem.

(61) Ta odločba temelji na veljavnem pravu in dejanskem stanju od januarja 2015 do junija 2019, kot je razvidno iz informacij, ki sta jih predložila vložnik in norveški organ, pristojen za konkurenco. Nadzorni organ si pridržuje pravico do revizije te odločbe, če pogoji za veljavnost iz člena 34 Direktive 2014/25/EU niso več izpolnjeni ali če se pravno ali dejansko stanje bistveno spremeni –

SPREJEL NASLEDNJO ODLOČBO:

1. Akt iz točke 4 Priloge XVI k Sporazumu EGP, ki določa postopke za oddajo javnih naročil v sektorju gospodarskih javnih služb (Direktiva 2014/25/EU), se ne uporablja za javna naročila ali projektne natečaje, ki jih oddajo oziroma organizirajo naročniki, ki opravljajo storitve javnega avtobusnega prevoza ali so te storitve del njihovih dejavnosti, kadar je namen takih javnih naročil ali projektnih natečajev, da jim omogočijo opravljanje storitev javnega avtobusnega prevoza na Norveškem (taka dejavnost je povezana z upravljanjem omrežja, ki zagotavlja javno storitev na področju prevozov z avtobusom).

2. Ta odločba je naslovljena na Kraljevino Norveško.

3. Ta odločba je verodostojna v angleškem jeziku.

([71]) Stran 31 zahtevka in stran 5 mnenja, ki ga je norveški organ, pristojen za konkurenco, sprejel v zvezi s pogoji za uporabo člena 34(1) Direktive 2014/25/EU.
([72]) Prav tam.
([73]) Stran 31 zahtevka.

V Bruslju, 17. junija 2019

Za Nadzorni organ Efte na podlagi Odločbe o prenosu pooblastil št. 19/19/COL

Högni S. KRISTJÁNSSON
Odgovorni član kolegija

Carsten ZATSCHLER
Sopodpisan kot direktor za pravne in izvršilne zadeve