

III

(Altri atti)

SPAZIO ECONOMICO EUROPEO

Decisione delegata dell'Autorità di vigilanza EFTA

n. 42/19/COL

del 17 giugno 2019

che esonera la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus in Norvegia dall'applicazione della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio [2019/...]

L'AUTORITÀ DI VIGILANZA EFTA,

visto l'atto di cui al punto 4 dell'allegato XVI dell'accordo sullo Spazio economico europeo che stabilisce le procedure per l'aggiudicazione degli appalti nel settore dei servizi pubblici (direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE ⁽¹⁾ («la direttiva»), in particolare gli articoli 34 e 35,

visto l'accordo fra gli Stati EFTA sull'istituzione di un'Autorità di vigilanza e di una Corte di giustizia («accordo sull'Autorità di vigilanza e sulla Corte»), in particolare gli articoli 1 e 3 del protocollo 1,

previa consultazione del comitato per gli appalti pubblici dell'EFTA,

considerando quanto segue:

1. FATTI

- (1) Il 27 novembre 2018, a seguito di discussioni precedenti alla notifica, l'Autorità di vigilanza EFTA («l'Autorità») ha ricevuto una richiesta da parte di Nettbuss AS, ora Vy Buss AS («il richiedente») a norma dell'articolo 35, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE («la richiesta») ⁽²⁾.
- (2) La richiesta riguarda la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus in Norvegia e non copre le attività di amministrazione del trasporto pubblico svolte, in pratica, da autorità di trasporto pubblico ⁽³⁾.
- (3) Il richiedente è una «impresa pubblica» ai sensi della direttiva, in quanto il ministero dei Trasporti e delle comunicazioni norvegese detiene indirettamente il 100 % del suo capitale sottoscritto, tramite la proprietà di NSB AS, ora Vygruppen AS (un gruppo di trasporti di cui fa parte il richiedente) ⁽⁴⁾.
- (4) Poiché svolge una delle attività rientranti nella direttiva, il richiedente è un «ente aggiudicatore» ai sensi della direttiva.

⁽¹⁾ GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243. Integrata nell'accordo SEE dalla decisione del Comitato misto SEE n. 97/2016 (GU L 300 del 16.11.2017, pag. 49 e supplemento SEE n. 73 del 16.11.2017, pag. 53).

⁽²⁾ Documento n. 1040381.

⁽³⁾ A titolo di esempio, l'aggiudicazione di un appalto per la gestione di servizi di trasporto mediante autobus a un operatore da parte di un comune sarebbe esclusa dalla presente richiesta. Per contro, rientrerebbe nell'ambito di applicazione della richiesta un appalto aggiudicato dallo stesso operatore (ad esempio) a un'impresa di pulizie per la pulizia degli autobus o a una società fornitrice di autobus destinati all'uso da parte dell'operatore. Questa distinzione è stata chiarita dalla CGUE nella causa C-388/17, SJ, ECLI:EU:C:2019:161 («SJ»), punto 53 (cfr. in appresso il considerando 31). Nella presente decisione, l'Autorità si riferisce al concetto di «attività» di cui alla direttiva 2014/25/UE.

⁽⁴⁾ Pag. 3 della richiesta.

- (5) A norma della sezione 2-9 del regolamento norvegese n. 975 del 12 agosto 2016 sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali ⁽⁵⁾, gli enti aggiudicatori possono presentare richieste a norma dell'articolo 35 della direttiva.
- (6) La richiesta era accompagnata da una posizione motivata e giustificata, adottata dall'autorità norvegese per la concorrenza il 29 giugno 2018, secondo cui il richiedente era direttamente esposto alla concorrenza nella fornitura di servizi di trasporto pubblico mediante autobus e l'accesso al mercato per l'aggiudicazione di appalti per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus in Norvegia era illimitato ⁽⁶⁾.
- (7) L'Autorità ha informato la Norvegia della ricezione della richiesta il 30 novembre 2018 ⁽⁷⁾.
- (8) Conformemente all'allegato IV, punto 1, della direttiva 2014/25/UE, la Commissione dispone di 130 giorni lavorativi per adottare una decisione in merito alla richiesta, con scadenza il 18 giugno 2019 ⁽⁸⁾.
- (9) A norma della decisione delegata n. 37/19/COL del 23 aprile 2019 ⁽⁹⁾, l'Autorità ha invitato il comitato per gli appalti pubblici dell'EFTA a esprimere un parere secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 2 della decisione del comitato permanente n. 3/2012 ⁽¹⁰⁾.
- (10) Il 22 maggio 2019, il comitato per gli appalti pubblici dell'EFTA ha espresso, con voto unanime, parere positivo sul progetto di decisione dell'Autorità mediante procedura scritta ⁽¹¹⁾.

2. QUADRO GIURIDICO

- (11) La direttiva si applica, tra l'altro, all'aggiudicazione di appalti per l'esercizio di attività relative alla messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto mediante autobus ⁽¹²⁾.
- (12) A norma dell'articolo 11, secondo comma, della direttiva, «si considera che una rete esiste se il servizio viene fornito alle condizioni operative stabilite dalla competente autorità di uno Stato membro, quali le condizioni relative alle tratte da servire, alla capacità di trasporto disponibile o alla frequenza del servizio».
- (13) Nella sentenza SJ ⁽¹³⁾, interpretando l'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁴⁾ (la cui formulazione è identica a quella dell'articolo 11 della direttiva) nel contesto delle reti ferroviarie, la Corte di giustizia ha stabilito che «[...] si deve dichiarare che l'attività relativa alla «gestione di reti» si riferisce all'esercizio del diritto di utilizzo della rete ferroviaria per la fornitura dei servizi di trasporto, mentre l'attività relativa alla «messa a disposizione di reti» si riferisce all'amministrazione della rete» ⁽¹⁵⁾. La Corte ha concluso che «[l']articolo 5, paragrafo 1, primo comma, della direttiva 2004/17 deve essere interpretato nel senso che l'attività svolta da un'impresa ferroviaria, consistente nel fornire servizi di trasporto al pubblico esercitando un diritto di utilizzo della rete ferroviaria, costituisce una «gestione di reti» ai fini di tale direttiva» ⁽¹⁶⁾. La «gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus» in Norvegia è l'equivalente, nel campo del trasporto mediante autobus, dell'attività svolta da un'impresa ferroviaria di cui nella sentenza SJ nel campo del trasporto ferroviario, e costituisce pertanto un'attività a cui si applica la direttiva.

⁽⁵⁾ Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften) <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-975>.

⁽⁶⁾ Documento n. 1040380.

⁽⁷⁾ Documento n. 935075.

⁽⁸⁾ A norma del regolamento (CEE, EURATOM) n. 1182/71 del Consiglio, del 3 giugno 1971, che stabilisce le norme applicabili ai periodi di tempo, alle date e ai termini (GU L 124 dell'8.6.1971, pag. 1), dal periodo sono esclusi i giorni festivi. Cfr. Giorni festivi del 2018 e 2019: Stati EFTA del SEE e istituzioni SEE, GU C 429 del 14.12.2017, pag. 25 e supplemento SEE n. 81 del 14.12.2017, pag. 1. e GU C 422 del 22.11.2018, pag. 7 e supplemento SEE n. 77 del 22.11.2018, pag. 1.

⁽⁹⁾ Documento n. 1056012.

⁽¹⁰⁾ In conformità all'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13), opportunamente adattato.

⁽¹¹⁾ Cfr. il documento n. 1070910 sull'esito della procedura scritta.

⁽¹²⁾ Articolo 11 della direttiva.

⁽¹³⁾ Citata nella nota 3.

⁽¹⁴⁾ Direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali (GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1), integrata nell'accordo SEE dalla decisione del Comitato misto n. 68/2006 (GU L 245 del 7.9.2006, pag. 22 e supplemento SEE n. 44 del 7.9.2006, pag. 18).

⁽¹⁵⁾ Sentenza SJ, punto 53.

⁽¹⁶⁾ Sentenza SJ, punto 54 e punto 2 della parte operativa.

- (14) L'articolo 34 della direttiva dispone che gli appalti destinati a permettere lo svolgimento di una delle attività rientranti nell'ambito di applicazione della direttiva non sono soggetti alla direttiva se, nello Stato membro in cui è esercitata l'attività, questa è direttamente esposta alla concorrenza su mercati liberamente accessibili. L'esposizione diretta alla concorrenza è valutata sulla base di criteri oggettivi, tenendo conto delle caratteristiche specifiche del settore in questione.
- (15) L'articolo 35 della direttiva indica la procedura atta a stabilire se l'esenzione di cui all'articolo 34 sia applicabile. Con gli opportuni adeguamenti, esso dispone che uno Stato o, se la legislazione dello Stato interessato lo prevede, un ente aggiudicatore, può richiedere all'Autorità che venga stabilito che la direttiva non si applichi all'aggiudicazione di appalti o all'organizzazione di concorsi di progettazione per il perseguimento dell'attività in questione. Spetta all'Autorità decidere se l'attività sia direttamente esposta alla concorrenza su mercati liberamente accessibili (sulla base dei criteri di cui all'articolo 34).
- (16) La decisione lascia impregiudicata l'applicazione della normativa in materia di concorrenza ⁽¹⁷⁾ e di altri settori del diritto del SEE. In particolare, i criteri e la metodologia utilizzati per valutare l'esposizione diretta alla concorrenza a norma dell'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE non sono necessariamente gli stessi utilizzati per la valutazione a norma dell'articolo 53 o 54 dell'accordo SEE o del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio ⁽¹⁸⁾, adeguato all'accordo SEE ⁽¹⁹⁾.
- (17) Lo scopo della presente decisione è stabilire se l'attività oggetto della richiesta sia esposta a un livello di concorrenza (in mercati liberamente accessibili ai sensi dell'articolo 34 della direttiva) tale da garantire che, anche in assenza della disciplina introdotta dalle norme dettagliate sugli appalti di cui alla direttiva, gli appalti per l'esercizio dell'attività in questione saranno condotti secondo procedure trasparenti e non discriminatorie, sulla base di criteri che permettano agli acquirenti di individuare la soluzione nel complesso più vantaggiosa sul piano economico.

3. VALUTAZIONE

3.1. Libero accesso al mercato

- (18) Nel caso in esame, l'attività rilevante è la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus, esercitata in virtù di contratti aggiudicati da autorità di trasporto pubblico. In Norvegia esistono diversi tipi di servizi di trasporto mediante autobus (cfr. considerando 41), e l'attività rilevante è denominata, a livello nazionale, gestione di servizi di trasporto di linea mediante autobus.
- (19) Per quanto concerne la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus, non esiste una legislazione pertinente del SEE in base alla quale è possibile presumere il libero accesso al mercato a norma dell'articolo 34, paragrafo 3, della direttiva. È quindi necessario effettuare la pertinente valutazione sulla base del quadro normativo e delle prassi delle autorità di trasporto pubblico, al fine di dimostrare che l'accesso al mercato è libero di fatto e di diritto.
- (20) Va tenuto presente che lo scopo della presente decisione è stabilire se l'attività oggetto della richiesta sia esposta a un livello di concorrenza tale (in mercati liberamente accessibili ai sensi dell'articolo 34 della direttiva) da garantire che, anche in assenza della disciplina introdotta dalle norme dettagliate sugli appalti di cui alla direttiva, gli appalti per l'esercizio dell'attività in questione saranno condotti in modo trasparente e non discriminatorio, in base a criteri che consentano agli acquirenti di individuare la soluzione nel complesso più vantaggiosa sul piano economico. La valutazione effettuata a questo proposito non comporta la verifica del fatto che ogni singolo contratto per la gestione dei servizi di trasporto pubblico mediante autobus sia stato aggiudicato nella piena osservanza del diritto del SEE, ma piuttosto del fatto che il quadro normativo e/o le prassi delle autorità di trasporto pubblico limitino l'accesso al mercato di fatto o di diritto.

⁽¹⁷⁾ Articolo 34, paragrafo 1, della direttiva. Cfr. altresì considerando 44 della direttiva.

⁽¹⁸⁾ Regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese («Regolamento comunitario sulle concentrazioni») (GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1).

⁽¹⁹⁾ Cfr. la sentenza *Österreichische Post AG/Commissione*, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, punto 28.

- (21) Con riguardo alle potenziali restrizioni giuridiche concernenti l'accesso al mercato della gestione dei servizi di trasporto pubblico mediante autobus, l'Autorità rileva l'esistenza di requisiti di licenza e che i servizi si svolgono in virtù di un contratto. Nella richiesta, tuttavia, il richiedente ha ritenuto che i requisiti di licenza non potessero configurare una limitazione dell'accesso al mercato ⁽²⁰⁾ e inoltre che le licenze non comportassero diritti speciali o esclusivi ⁽²¹⁾. Il richiedente ha inoltre affermato che le procedure di gara sono conformi al regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²²⁾ e alla direttiva e pertanto non limitano l'accesso al mercato, di diritto o di fatto ⁽²³⁾.
- (22) Secondo una giurisprudenza costante, un regime di previa autorizzazione amministrativa non può legittimare un comportamento discrezionale da parte delle autorità nazionali, tale da privare le disposizioni del SEE di un'applicazione utile ⁽²⁴⁾. Un regime di previa autorizzazione amministrativa, perché sia giustificato anche quando deroga alla libertà fondamentale di fornire servizi, deve essere fondato in ogni caso su criteri oggettivi, non discriminatori e noti in anticipo, in modo da circoscrivere l'esercizio del potere discrezionale delle autorità nazionali affinché esso non sia usato in modo arbitrario ⁽²⁵⁾.
- (23) In Norvegia, i servizi di trasporto di linea mediante autobus sono disciplinati dalla legge del 21 giugno 2002 n. 45 sul trasporto professionale mediante autoveicoli o imbarcazioni ⁽²⁶⁾ («la legge sul trasporto professionale») e dal regolamento sul trasporto professionale adottato sulla base della stessa ⁽²⁷⁾.
- (24) La sezione 4 della legge sul trasporto professionale obbliga le società che intendono gestire servizi di trasporto pubblico mediante autobus a ottenere una licenza generale («transportløyve»), rilasciata dall'amministrazione stradale pubblica (*Statens vegvesen*) norvegese ⁽²⁸⁾. La formulazione della legge sul trasporto professionale, utilizzando il termine «può», suggerisce la possibilità di una certa discrezionalità da parte dell'amministrazione stradale pubblica, ma nel diritto norvegese l'uso di questo verbo è comune, benché nella pratica la discrezionalità sia scarsa o nulla. Dai lavori preparatori della legge emerge che il regime delle licenze è uno strumento inteso a controllare la qualità dei servizi forniti ⁽²⁹⁾. La sezione 4 del regolamento sul trasporto professionale chiarisce che, in assenza di particolari motivi contrari, è possibile rilasciare una licenza a un richiedente che soddisfi i requisiti. L'autorità norvegese per la concorrenza ha inoltre dichiarato che la licenza è concessa a chiunque rispetti le condizioni oggettive per il rilascio ⁽³⁰⁾. L'Autorità non ha ricevuto informazioni che contraddicano le risultanze di cui sopra.
- (25) Inoltre, per la gestione di servizi di trasporto di linea mediante autobus, in genere è richiesta una licenza a norma della sezione 6, paragrafo 1, della legge sul trasporto professionale, rilasciata dai comuni della contea interessata ⁽³¹⁾. Le società amministratrici sono esenti dall'obbligo di licenza e, laddove l'autorità di trasporto pubblico sia una società amministratrice responsabile nei confronti del pubblico e l'operatore agisca in qualità di subappaltatore, non è richiesta la licenza in quanto l'esenzione per la società amministratrice si applica anche all'operatore ⁽³²⁾.
- (26) La sezione 8 della legge sul trasporto professionale prevede che le licenze per i servizi di trasporto soggette a compensazioni o a un diritto esclusivo siano assegnate mediante procedure di gara, se imposto dalla legge sul trasporto professionale, dalla legge sugli appalti pubblici o da regolamenti pertinenti adottati sulla base di uno di questi atti. Laddove sia richiesta una licenza a norma della sezione 6, tale licenza è concessa al vincitore dell'appalto ⁽³³⁾.

⁽²⁰⁾ Cfr. ad esempio pag. 40 della richiesta.

⁽²¹⁾ Pag. 11 della richiesta.

⁽²²⁾ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1) integrato nell'accordo SEE dalla decisione del Comitato misto SEE n. 85/2008 (GU L 280 del 23.10.2008, pag. 20 e supplemento SEE n. 64 del 23.10.2008, pag. 13).

⁽²³⁾ Pag. 30 della richiesta.

⁽²⁴⁾ Sentenze nelle cause *Smits e Peerbooms*, C-157/99, ECLI:EU:C:2001:404, punto 90; *Müller-Fauré e van Riet*, C-385/99, ECLI:EU:C:2003:270, punto 84; *Watts*, C-372/04, ECLI:EU:C:2006:325, punto 115; conclusioni dell'avvocato generale nella causa *Watts*, C-372/04, ECLI:EU:C:2005:784, punto 70.

⁽²⁵⁾ Sentenze nelle cause *Analir e altri*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, punto 38; *Watts*, C-372/04, ECLI:EU:C:2006:325, punto 116.

⁽²⁶⁾ *Yrkestransportloven*.

⁽²⁷⁾ Regolamento sul trasporto professionale del 26 marzo 2003 n. 401 («yrkestransportforskriften»).

⁽²⁸⁾ Legge sul trasporto professionale, sezione 4, e regolamento sul trasporto professionale, sezione 3.

⁽²⁹⁾ Ot.prp. nr. 74 (2001-2002) capitolo 2.

⁽³⁰⁾ Pag. 4 della posizione adottata dall'autorità norvegese per la concorrenza sulle condizioni per l'applicabilità dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE.

⁽³¹⁾ Legge sul trasporto professionale, sezione 6, e regolamento sul trasporto professionale, sezione 3.

⁽³²⁾ Legge sul trasporto professionale, sezione 6, paragrafo 2.

⁽³³⁾ Pag. 4 della posizione adottata dall'autorità norvegese per la concorrenza sulle condizioni per l'applicabilità dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE.

- (27) In pratica, i servizi di trasporto pubblico mediante autobus rientranti nella direttiva si svolgono in virtù di contratti aggiudicati da autorità di trasporto pubblico e soggetti alle norme del SEE in materia di appalti pubblici, nello specifico ⁽³⁴⁾:
- a) regolamento (CE) n. 1370/2007;
 - b) direttiva 2014/25/UE; e/o
 - c) direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁵⁾.
- (28) Le direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE sono entrate in vigore nel SEE il 1° gennaio 2017. In precedenza, si applicavano la direttiva 2004/17/CE e la direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁶⁾.
- (29) I tre strumenti attuali in generale prevedono procedure di gara aperte, trasparenti e non discriminatorie, con limitate eccezioni. I contratti e le licenze per i servizi di trasporto pubblico di linea mediante autobus devono pertanto essere aggiudicati sulla base di procedure di gara, salvo che si applichi un'esenzione in virtù dell'atto pertinente del SEE o che il contratto sia di valore inferiore alla soglia per l'applicazione dell'atto pertinente. Lo stesso valeva a norma delle precedenti direttive.
- (30) Secondo la richiesta, le autorità di trasporto pubblico si sono avvalse in misura crescente di procedure di gara per l'aggiudicazione di contratti per servizi di trasporto mediante autobus. Nel 2010, solo il 43 % dei contratti per servizi di trasporto di linea mediante autobus erano stati aggiudicati mediante procedura di gara, mentre nel 2018 la percentuale è aumentata a oltre 98 % e al 3 dicembre 2019 sfiorerà il 100 % ⁽³⁷⁾. Il richiedente ha affermato inoltre che raramente si applicano deroghe alla procedura di gara, nessuna autorità di trasporto pubblico fornisce essa stessa servizi di trasporto pubblico mediante autobus in virtù dell'eccezione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 e le aggiudicazioni dirette al di sotto delle soglie di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 sono utilizzate in misura molto limitata.
- (31) L'Autorità ha confrontato le informazioni fornite dal richiedente in relazione alla situazione nel 2018 con le informazioni pervenute dal governo norvegese il 9 novembre 2018 ⁽³⁸⁾ nel contesto di un esame generale di contratti relativi a obblighi di servizio pubblico sulla base del regolamento (CE) n. 1370/2007 ⁽³⁹⁾. Tale valutazione ha ampiamente confermato le informazioni fornite dal richiedente. Il governo norvegese ha fornito dettagli per un totale di 27 contratti aggiudicati direttamente, di cui 13 da sostituire nel corso del 2019 con contratti già aggiudicati mediante procedura di gara. Il valore totale annuo indicato per i contratti aggiudicati direttamente era di circa 275 milioni di NOK, corrispondenti solo a una frazione dell'intero valore dei contratti relativi a obblighi di servizio pubblico nel trasporto pubblico su strada in Norvegia (stimato a 11,6 miliardi di NOK nel 2017). Gli unici contratti aggiudicati direttamente che dovrebbero restare in vigore dopo il 10 agosto 2019 soddisfano le condizioni dell'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 1370/2007 (che consente l'aggiudicazione diretta di contratti al di sotto di determinate soglie di valore o distanza).
- (32) Da un esame delle disposizioni di legge applicabili all'aggiudicazione di contratti e al rilascio di licenze per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus in Norvegia emerge che attualmente tali contratti e licenze sono concessi su base non discriminatoria. Le procedure per la concessione di licenze e l'aggiudicazione di contratti, nonché i criteri pertinenti, sono uguali per tutti gli operatori del mercato e pertanto non possono configurare una limitazione dell'accesso al mercato ai fini della presente decisione.
- (33) Il libero accesso a questa attività è stato confermato anche dall'autorità norvegese per la concorrenza ⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁴⁾ L'applicazione di un dato strumento dipende, tra l'altro, dalla natura del contratto aggiudicato e dal fatto che siano o meno soddisfatte le condizioni dell'articolo 11 della direttiva 2014/25/UE relative alla messa a disposizione o alla gestione di una rete. Il richiedente ha affermato che le autorità di trasporto pubblico in genere si attengono alla direttiva 2014/25/UE nell'aggiudicazione di contratti per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus, ma alcune autorità di trasporto hanno aggiudicato contratti a norma della direttiva 2014/24/UE e in alcuni casi possono applicarsi i requisiti di gara previsti dal regolamento (CE) n. 1370/2007.

⁽³⁵⁾ Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94, del 28.3.2014, pag. 65) e integrata nell'accordo SEE dalla decisione del Comitato misto SEE n. 97/2016 (GU L 300 del 16.11.2017, pag. 49 e supplemento SEE n. 73 del 16.11.2017, pag. 53).

⁽³⁶⁾ Direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi (GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114), integrata nell'accordo SEE dalla decisione del Comitato misto n. 68/2006 (GU L 245 del 7.9.2006, pag. 22 e supplemento SEE n. 44 del 7.9.2006, pag. 18).

⁽³⁷⁾ Pag. 6 della richiesta.

⁽³⁸⁾ Documento n. 1037921, lettera del governo norvegese del 9 novembre 2018.

⁽³⁹⁾ Caso n. 74680, Esame di contratti relativi a obblighi di servizio pubblico sulla base del regolamento (CE) n. 1370/2007.

⁽⁴⁰⁾ Pag. 4 della posizione adottata dall'autorità norvegese per la concorrenza sulle condizioni per l'applicabilità dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE.

- (34) L'Autorità conclude che l'attività di gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus in Norvegia è organizzata prevalentemente sulla base di gare d'appalto pubbliche, in cui è presente anche un numero sufficiente di offerenti, in media 3,8 ⁽⁴¹⁾. La partecipazione a queste gare è possibile in maniera non discriminatoria.
- (35) Alla luce di quanto precede, ai fini della valutazione delle condizioni di cui all'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE e fatta salva l'applicazione della normativa in materia di concorrenza, la capacità dell'Autorità di indagare sulla conformità della Norvegia al regolamento (CE) n. 1370/2007, alla direttiva 2014/24/UE, alla direttiva 2014/25/UE o a qualsiasi altra disposizione legislativa del SEE in materia di appalti pubblici nel contesto dei suoi compiti generali di vigilanza, ovvero l'applicazione di qualsiasi altro settore del diritto del SEE, l'accesso al mercato per l'attività di gestione dei servizi di trasporto pubblico mediante autobus si può considerare libero di fatto e di diritto.

3.2. Esposizione diretta alla concorrenza

- (36) Per valutare se è soddisfatta la seconda condizione per l'esenzione, e precisamente che l'attività oggetto della richiesta e che soddisfa la condizione del libero accesso al mercato di fatto e di diritto sia direttamente esposta alla concorrenza, occorre definire il prodotto rilevante e il rispettivo mercato geografico e, su tale base, effettuare un'analisi di mercato.
- (37) L'esposizione diretta alla concorrenza dovrebbe essere valutata sulla base di vari indicatori, nessuno dei quali di per sé determinante. Per quanto riguarda i mercati interessati dalla presente decisione, un parametro da prendere in considerazione è la quota di mercato dei principali operatori in un determinato mercato. Date le caratteristiche dei mercati interessati quali mercati basati su appalti, dovrebbero essere presi in considerazione ulteriori criteri quali i modelli di offerta o la capacità e la volontà degli operatori del mercato di presentare offerte in procedure di gara attuali e future.
- (38) Lo scopo della presente decisione è stabilire se i servizi oggetto della richiesta siano esposti a un livello di concorrenza (in mercati liberamente accessibili ai sensi dell'articolo 34 della direttiva) tale da garantire che, anche in assenza della disciplina introdotta dalle norme dettagliate sugli appalti di cui alla direttiva, gli appalti per l'esercizio delle attività oggetto della richiesta saranno condotti secondo procedure trasparenti e non discriminatorie, sulla base di criteri che permettano agli acquirenti di individuare la soluzione nel complesso più vantaggiosa sul piano economico.
- (39) In tale contesto, è importante tenere presente che, nel mercato in questione, non tutti gli operatori sono soggetti alle norme sugli appalti pubblici ⁽⁴²⁾. Le società che non sono soggette a tali norme, quindi, quando operano su questi mercati in linea di principio hanno la possibilità di esercitare una pressione concorrenziale sugli operatori del mercato che sono soggetti alle procedure di appalto pubblico.
- (40) L'Autorità deve stabilire se le attività in questione sono direttamente esposte alla concorrenza. A tal fine, ha esaminato le prove fornite dal richiedente, nonché le informazioni trasmesse dall'autorità norvegese per la concorrenza. L'Autorità si è basata in primo luogo sui dati di mercato forniti dal richiedente e dall'autorità norvegese per la concorrenza, per valutare le quote di mercato e i livelli di concentrazione. Oltre che sulle informazioni fornite dal richiedente, l'autorità norvegese per la concorrenza si è basata anche su informazioni trasmesse da altre società di trasporto mediante autobus in Norvegia e da nove autorità di trasporto pubblico ⁽⁴³⁾.

⁽⁴¹⁾ Cfr. pag. 14 della richiesta.

⁽⁴²⁾ Oltre al richiedente, anche Unibuss AS è soggetta alle norme sugli appalti pubblici. Altri operatori quali Torghatten ASA, Tide AS, Boreal Bus AS o Nobina Norge AS sono operatori privati che non sembrano soddisfare le condizioni per essere vincolati dalle norme del SEE in materia di appalti pubblici.

⁽⁴³⁾ Pag. 3 della posizione adottata dall'autorità norvegese per la concorrenza sulle condizioni per l'applicabilità dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE.

3.2.1. Definizione del mercato del prodotto

- (41) Nella richiesta, il mercato rilevante del prodotto è definito dal richiedente come il mercato per l'aggiudicazione di contratti per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus ⁽⁴⁴⁾. Il richiedente ha inoltre specificato che a suo parere i servizi commerciali di autobus a lunga percorrenza (come i servizi di autobus espresso), i servizi commerciali a breve percorrenza (come i servizi espresso per aeroporti) e i servizi di autobus turistici sono diversi dai servizi di trasporto pubblico mediante autobus affidati in appalto ⁽⁴⁵⁾. I servizi commerciali di trasporto mediante autobus sono governati solo dalle esigenze del mercato e non ricevono finanziamenti da risorse statali. Tutti i servizi commerciali di trasporto mediante autobus competono sul mercato in base al prezzo, alla capacità, alla frequenza o ad altre caratteristiche del servizio. Per contro, la concorrenza tra operatori del servizio pubblico avviene al livello delle procedure di gara, in particolare nel mercato per l'aggiudicazione di contratti per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus, e non successivamente sul mercato in base al prezzo, alla capacità, alla frequenza o ad altre caratteristiche del servizio. Il richiedente ha spiegato che di conseguenza gli operatori di servizi di autobus soggetti a un contratto con le autorità di trasporto pubblico di norma esercitano un'influenza molto scarsa su parametri di concorrenza basilari per i passeggeri, quali la frequenza, inclusi gli orari, le tariffe o il comfort dei passeggeri, poiché queste caratteristiche di solito sono determinate dall'autorità di trasporto pubblico che aggiudica il contratto ⁽⁴⁶⁾.
- (42) Secondo il richiedente, i diversi requisiti delle autorità di trasporto pubblico non sono sufficientemente specifici per stabilire l'esistenza di mercati del prodotto separati per l'aggiudicazione di contratti per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus ⁽⁴⁷⁾. Al fine di aggiudicarsi un contratto per operare a livello comunale o regionale, gli operatori di servizi di autobus in linea di principio devono attenersi allo stesso quadro normativo e possono adeguare la propria offerta ai requisiti delle rispettive autorità di trasporto pubblico. Sempre secondo il richiedente, gli attuali modelli di offerta dei principali operatori di servizi di autobus dimostrano la capacità e la volontà di tali operatori di adeguare le rispettive offerte ai singoli requisiti indicati dalle diverse autorità di trasporto pubblico, in quanto generalmente competono per tutti i contratti oggetto di gare d'appalto pubbliche in Norvegia, a prescindere da eventuali differenze tra di essi ⁽⁴⁸⁾.
- (43) L'autorità norvegese per la concorrenza ha ritenuto che il mercato rilevante del prodotto suggerito dal richiedente fosse conforme alla prassi consolidata del settore in Norvegia e ha proceduto con la sua valutazione in base a questa definizione proposta dal richiedente ⁽⁴⁹⁾.
- (44) In precedenti decisioni concernenti il trasporto pubblico (ivi compresi servizi di trasporto mediante autobus) la Commissione ha stabilito che è possibile individuare mercati specifici per l'aggiudicazione di contratti per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus ⁽⁵⁰⁾. La Commissione ha inoltre stabilito che nell'ambito dei servizi in concessione (in appalto) di trasporto pubblico mediante autobus non era possibile operare distinzioni tra servizi urbani, interurbani e a lunga percorrenza, poiché di norma sono regolamentati dal medesimo quadro normativo e i requisiti delle autorità di trasporto pubblico evidenziavano solo alcune caratteristiche diverse relative a specifiche tecniche ⁽⁵¹⁾.
- (45) la prassi della Commissione conferma inoltre l'opinione che i servizi commerciali di trasporto mediante autobus e i servizi (in appalto) di trasporto pubblico mediante autobus rientrano in mercati del prodotto diversi, in virtù della diversa natura della concorrenza. La concorrenza tra operatori di trasporto pubblico mediante autobus avviene al livello dell'offerta per i contratti, in particolare nell'aggiudicazione di contratti per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus, e non successivamente sul mercato in base al prezzo, alla capacità, alla frequenza o ad altre caratteristiche del servizio ⁽⁵²⁾. Rispetto ai servizi commerciali, gli operatori di trasporto pubblico mediante autobus (in appalto) di norma esercitano un'influenza molto scarsa su parametri di concorrenza basilari quali la frequenza, le tariffe o il comfort dei passeggeri, poiché queste caratteristiche di solito sono determinate dall'autorità di trasporto pubblico che aggiudica il contratto per la fornitura del servizio. Gli operatori del trasporto mediante autobus sono obbligati a fornire i propri servizi sulla base del contratto con l'autorità di trasporto pubblico e non possono adattarli in base alle esigenze dei passeggeri, come farebbero normalmente gli operatori commerciali ⁽⁵³⁾.

⁽⁴⁴⁾ Pag. 25 della richiesta.

⁽⁴⁵⁾ Pag. 26 della richiesta.

⁽⁴⁶⁾ Ibidem.

⁽⁴⁷⁾ Ibidem.

⁽⁴⁸⁾ Ibidem.

⁽⁴⁹⁾ Pag. 3 della posizione adottata dall'autorità norvegese per la concorrenza sulle condizioni per l'applicabilità dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE.

⁽⁵⁰⁾ Cfr. a questo proposito il caso COMP/M.1768 – Schoyens/Goldman Sachs/Swebus, punti 10 e 14; il caso COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFfIA, punti da 16 a 23; il caso COMP/M.5855 – DB/Arriva, punto 21; il caso COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev, punti da 19 a 21; il caso COMP/M.6818 – DB/Veolia, punti 19 e 56.

⁽⁵¹⁾ Caso COMP/M.6818 – DB/Veolia, punti da 19 a 21; caso COMP/M.5855 – DB/Arriva, punti 23 e 24.

⁽⁵²⁾ Caso COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFfIA, punto 17; caso COMP/M.6818 – DB/Veolia, punti 22 e 58; caso COMP/M.5855 – DB/Arriva, punto 22.

⁽⁵³⁾ Caso COMP/M.6818 – DB/Veolia, punto 23; caso COMP/M.5855 – DB/Arriva, punto 22.

- (46) Tenendo conto delle specificità del mercato norvegese del trasporto mediante autobus, indicate ai considerando 41 e 42, ai fini della valutazione delle condizioni di cui all'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE, e fatta salva l'applicazione della normativa in materia di concorrenza, il mercato rilevante del prodotto è definito come il mercato per l'aggiudicazione di contratti per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus. L'Autorità non ha individuato nella fattispecie, e ai fini di cui sopra, eventuali circostanze che giustificerebbero la definizione delle diverse gare d'appalto delle autorità di trasporto pubblico come mercati rilevanti separati.

3.2.2. Definizione del mercato geografico

- (47) Per quanto riguarda il mercato geografico, il richiedente ha ritenuto che il mercato rilevante per l'aggiudicazione di contratti per la gestione dei servizi di trasporto pubblico mediante autobus sia almeno di portata nazionale e comprenda tutti i servizi di trasporto mediante autobus affidati in appalto in Norvegia ⁽⁵⁴⁾. Il richiedente ha affermato che la legge sul trasporto professionale fornisce un quadro normativo comune per le procedure di gara relative ai servizi di trasporto mediante autobus in tutta la Norvegia ⁽⁵⁵⁾. Il richiedente ha osservato inoltre che praticamente tutti i contratti vigenti (il 98 %) per i servizi di trasporto pubblico mediante autobus sono stati aggiudicati a seguito di procedure di gara e per la maggior parte sono gestiti come contratti lordi, che condividono le stesse caratteristiche principali ⁽⁵⁶⁾. Eventuali differenze nelle procedure di gara e nei contratti delle diverse autorità di trasporto pubblico sono pertanto minime e facilmente superabili per le società di trasporto mediante autobus.
- (48) Il richiedente ha sottolineato che l'esistenza di un quadro normativo comune per le procedure di gara relative ai servizi di trasporto mediante autobus in tutta la Norvegia è rispecchiata anche nell'effettivo modello di offerta delle società di trasporto mediante autobus attualmente operanti nel mercato ⁽⁵⁷⁾. Torghatten, Boreal e Nobina operano a livello nazionale e nulla impedisce ad altre società di autobus di competere per tutti i contratti. Il richiedente ha asserito che, con poche eccezioni, la concorrenza per tutti i servizi di autobus affidati in appalto dal 1° gennaio 2015 è stata notevole, a prescindere da un'eventuale presenza regionale ⁽⁵⁸⁾.
- (49) Il richiedente ha concluso tuttavia che, ai fini della richiesta, la definizione precisa di mercato geografico in ultima analisi potrebbe essere lasciata aperta ⁽⁵⁹⁾. A suo parere, in base a qualsiasi definizione di mercato geografico potenziale in cui il richiedente disponga di contratti in corso e/o abbia presentato offerte relative a contratti, l'accesso al mercato è illimitato e pienamente esposto alla concorrenza.
- (50) L'autorità norvegese per la concorrenza ha constatato che la definizione precisa del mercato geografico rilevante potrebbe essere lasciata aperta, giacché il risultato dell'analisi è rimasto immutato, indipendentemente dal fatto che si basasse su una definizione ristretta o ampia di mercato ⁽⁶⁰⁾.
- (51) La posizione del richiedente è in linea con la prassi della Commissione. In decisioni precedenti, la Commissione, benché nella maggior parte dei casi abbia lasciato aperta la definizione esatta di mercato geografico, ha considerato il mercato geografico rilevante per l'aggiudicazione di contratti per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus come un'area soggetta a un quadro normativo comune per le procedure di gara relative a servizi di trasporto mediante autobus ⁽⁶¹⁾.
- (52) In conclusione, ai fini della valutazione delle condizioni di cui all'articolo 34 della direttiva, e fatta salva l'applicazione della normativa in materia di concorrenza o di qualsiasi altro settore del diritto del SEE, l'Autorità ritiene che la dimensione geografica rilevante del mercato rilevante del prodotto sia almeno di portata nazionale, in virtù dell'esistenza di un quadro normativo comune, di differenze trascurabili nelle procedure di gara delle autorità di trasporto pubblico e della capacità e volontà degli operatori di servizi di trasporto mediante autobus di partecipare a procedure di aggiudicazione in tutto il territorio della Norvegia.

⁽⁵⁴⁾ Pag. 28 della richiesta.

⁽⁵⁵⁾ Ibidem.

⁽⁵⁶⁾ Ibidem.

⁽⁵⁷⁾ Ibidem.

⁽⁵⁸⁾ Ibidem.

⁽⁵⁹⁾ Pag. 29 della richiesta.

⁽⁶⁰⁾ Pag. 3 della posizione adottata dall'autorità norvegese per la concorrenza sulle condizioni per l'applicabilità dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE.

⁽⁶¹⁾ Caso COMP/M.6818 – DB/Veolia, punto 29; caso COMP/M.5855 – DB/Arriva, punto 27. Cfr. anche caso COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA e caso COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev, punto 31.

3.2.3. Analisi del mercato

- (53) Si ritiene che rispetto al mercato per l'aggiudicazione di appalti pubblici per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus, un indicatore del grado di concorrenza sia la quota di mercato del maggiore operatore e la quota di mercato complessiva dei principali operatori del mercato. In base ai dati presentati nella sua richiesta, il richiedente detiene la quota di mercato più ampia nel mercato rilevante con il [25-30 %] in termini di fatturato e il 28 % in termini di volume ⁽⁶²⁾. Sono comunque presenti diversi concorrenti forti, con quote di mercato a doppia cifra in termini di fatturato, come Torghatten [15-20 %], Tide [15-20 %] o Unibuss [12-17 %], seguiti da operatori più piccoli ma comunque significativi, come Boreal [5-10 %] e Nobina [5-10 %] ⁽⁶³⁾. La restante parte del mercato è suddivisa tra 29 operatori di dimensioni più piccole. Le cifre relative alla quota di mercato fornite dal richiedente sono in linea con i calcoli effettuati dall'autorità norvegese per la concorrenza ⁽⁶⁴⁾.
- (54) Come spiegato al considerando 45, la natura della concorrenza è diversa nel caso dei servizi di trasporto pubblico mediante autobus, in quanto le società competono per il mercato e non nel mercato sulla base dei prezzi, degli orari o della qualità dei servizi. Nel mercato norvegese degli appalti per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus, la concorrenza per l'aggiudicazione dei contratti assume la forma di gare d'appalto pubbliche organizzate dalle autorità di trasporto pubblico. Secondo il richiedente, il 98 % di tutti i contratti in corso è stato assegnato mediante procedure di gara ed entro il 3 dicembre 2019 la cifra si avvicinerà al 100 % ⁽⁶⁵⁾. Date le circostanze, la valutazione sotto il profilo della concorrenza e l'analisi di mercato devono prendere in esame i modelli di offerta e la capacità e volontà degli operatori del mercato di competere nelle gare d'appalto attuali e future.
- (55) I concorrenti più importanti del richiedente sono grandi imprese spesso appartenenti a società di trasporti operanti a livello multinazionale. Torghatten è una delle maggiori società di trasporti in Norvegia; fornisce servizi di trasporto pubblico mediante traghetti, battelli espresso, autobus e aerei e gestisce anche servizi commerciali di trasporto mediante autobus, realizzando ricavi consolidati per un totale di oltre 9 miliardi di NOK. Tide fa parte del gruppo di trasporti DSD, che gestisce servizi pubblici e commerciali di trasporto mediante autobus in Norvegia ed è presente anche in Danimarca. I ricavi consolidati del gruppo DSD sfiorano i 6 miliardi di NOK. Unibuss è di proprietà del comune di Oslo. Il gruppo Unibuss offre servizi pubblici e commerciali in diverse città norvegesi. Boreal Buss fa parte del gruppo Boreal, con ampie attività nel settore dei trasporti, in forma pubblica e commerciale. L'attuale proprietario finale di Boreal è un fondo di private equity di Hong Kong focalizzato su opportunità di investimento in infrastrutture a livello mondiale. I ricavi consolidati di Boreal sfiorano i 3 miliardi di NOK. Infine, Nobina fa parte del gruppo svedese Nobina, che fornisce servizi di trasporto pubblico in tutta la Scandinavia. Queste società partecipano alle procedure di gara in tutta la Norvegia e dispongono delle capacità e dell'esperienza per presentare offerte in qualsiasi procedura di gara norvegese.
- (56) Il richiedente ha osservato che dal 1° gennaio 2015, nelle 58 procedure di gara che si sono tenute in Norvegia hanno presentato offerte in media 3,8 concorrenti ⁽⁶⁶⁾. Questa cifra è stata confermata dalle stime preparate dall'autorità norvegese per la concorrenza ⁽⁶⁷⁾. Il numero di fornitori varia ampiamente tra i diversi contratti, da uno o otto nei 46 contratti considerati dall'autorità norvegese per la concorrenza, che ha comunque riscontrato che le autorità di trasporto pubblico in genere sono soddisfatte rispetto al numero di fornitori ⁽⁶⁸⁾. Il richiedente ha fornito anche informazioni dettagliate sulle procedure di gara nelle diverse regioni delle autorità di trasporto pubblico norvegesi, confermando la natura generalmente competitiva dell'aggiudicazione dei contratti per servizi di trasporto pubblico mediante autobus in Norvegia ⁽⁶⁹⁾. Dalle informazioni dettagliate e dai dati interni del richiedente è emerso inoltre che all'incirca nel 40 % dei contratti soggetti a procedura di gara si è verificato un cambio di operatore ⁽⁷⁰⁾, a conferma della capacità di operatori diversi di competere con efficienza.

⁽⁶²⁾ Pag. 30 della richiesta.

⁽⁶³⁾ Ibidem.

⁽⁶⁴⁾ Pag. 5 della posizione adottata dall'autorità norvegese per la concorrenza sulle condizioni per l'applicabilità dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE.

⁽⁶⁵⁾ Pag. 6 della richiesta. Cfr. anche la procedura dell'Autorità citata al considerando 31.

⁽⁶⁶⁾ Pag. 14 della richiesta.

⁽⁶⁷⁾ Pag. 5 della posizione adottata dall'autorità norvegese per la concorrenza sulle condizioni per l'applicabilità dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE.

⁽⁶⁸⁾ Ibidem.

⁽⁶⁹⁾ Cfr. pagg. 14-24 della richiesta.

⁽⁷⁰⁾ Pag. 24 della richiesta.

- (57) Il richiedente ha sostenuto inoltre che il mercato per l'aggiudicazione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus in Norvegia è caratterizzato da basse barriere all'ingresso e all'espansione, come confermato anche dalla valutazione dell'autorità norvegese per la concorrenza ⁽⁷¹⁾. Questa risultanza è basata sulla garanzia di un reddito stabile e prevedibile in virtù dei contratti con le autorità di trasporto pubblico e sulla facilità di accesso alle informazioni e infrastrutture necessarie, poiché le autorità di trasporto pubblico forniscono tutte le infrastrutture necessarie tranne gli autobus ⁽⁷²⁾. Inoltre, i dipendenti del precedente titolare del contratto pertinente hanno il diritto di passare al nuovo titolare del contratto. Poiché il capitolato d'onere delle autorità di trasporto pubblico di norma prevede una nuova flotta di autobus, i potenziali nuovi operatori non subiscono neppure svantaggi significativi in termini di costi per quanto riguarda l'acquisto di autobus ⁽⁷³⁾.
- (58) Ai fini della presente decisione è fatta salva l'applicazione della normativa in materia di concorrenza, i fattori di cui ai considerando da 53 a 57 dovrebbero essere ritenuti indicativi di un'esposizione alla concorrenza per la gestione del trasporto pubblico mediante autobus in Norvegia, in linea anche con il parere dell'autorità norvegese per la concorrenza. È probabile che le società attive in questo mercato siano soggette a una pressione concorrenziale sufficiente e nulla indica che il settore non sia guidato dal mercato. L'Autorità conclude pertanto che il mercato per l'aggiudicazione di appalti pubblici per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus è direttamente esposto alla concorrenza, ai sensi della direttiva.
- (59) L'Autorità prende atto del fatto che l'attuale pressione concorrenziale nel mercato per l'aggiudicazione di appalti pubblici per la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus è esercitata essenzialmente dal quadro normativo in essere e dalle autorità di trasporto pubblico, che organizzano procedure di gara invece di fornire i servizi internamente o avvalersi delle eccezioni per l'aggiudicazione diretta previste dalle norme del SEE in materia di appalti pubblici, escluso l'utilizzo limitato di aggiudicazioni dirette per contratti di scarso valore e/o per brevi distanze. Questo significa che eventuali cambiamenti in tali politiche o pratiche possono modificare le dinamiche del mercato e la pressione concorrenziale generale sugli enti aggiudicatori che svolgono attività di gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus interessate dalla presente decisione.

4. CONCLUSIONE

- (60) Ai fini della presente decisione è fatta salva l'applicazione della normativa in materia di concorrenza, le risultanze dell'analisi di mercato di cui ai considerando da 53 a 57 dovrebbero essere ritenute indicative di un'esposizione alla concorrenza, ai sensi dell'articolo 34 della direttiva, della gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus in Norvegia. Di conseguenza, dato che le condizioni di cui all'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE sono soddisfatte, è opportuno stabilire che la direttiva 2014/25/UE non si applica ai contratti destinati a permettere lo svolgimento di tale attività in Norvegia.
- (61) La presente decisione si basa sulla legge applicabile e sulla situazione di fatto esistente tra gennaio 2015 e giugno 2019, quale risultante dalle informazioni presentate dal richiedente e dall'autorità norvegese per la concorrenza. L'Autorità si riserva il diritto di rivedere la presente decisione qualora, a seguito di cambiamenti significativi della situazione di fatto o di diritto, le condizioni di applicabilità di cui all'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE non siano più soddisfatte,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

1. L'atto di cui al punto 4 dell'allegato XVI dell'accordo sullo Spazio economico europeo che stabilisce le procedure per l'aggiudicazione degli appalti nel settore dei servizi pubblici (direttiva 2014/25/UE) non si applica agli appalti aggiudicati o ai concorsi di progettazione organizzati da enti aggiudicatori che perseguono o comprendono tra le proprie attività la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus, laddove tali appalti o concorsi di progettazione siano destinati a permettere loro di esercitare la gestione di servizi di trasporto pubblico mediante autobus in Norvegia (in quanto attività relative alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto mediante autobus).
2. Il Regno di Norvegia è destinatario della presente decisione.
3. Il testo della decisione in lingua inglese è il solo facente fede.

⁽⁷¹⁾ Pag. 31 della richiesta e pag. 5 della posizione adottata dall'autorità norvegese per la concorrenza sulle condizioni per l'applicabilità dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE.

⁽⁷²⁾ Ibidem.

⁽⁷³⁾ Pag. 31 della richiesta.

Fatto a Bruxelles, il 17 giugno 2019.

Per l'Autorità di vigilanza EFTA, che agisce a norma della decisione di delega n. 19/19/COL

Högni S. KRISTJÁNSSON
Membro del Collegio responsabile

Carsten ZATSCHLER
*Controfirmatario in qualità di Direttore,
Ufficio per le questioni giuridiche e direttive*
