

# EØS-tillegget

ISSN 1022-9310

til Den europeiske  
unions tidende**Nr. 81**

26. årgang

10.10.2019

---

	<b>I EØS-ORGANER</b>	
	1. EØS-komiteen	
	<b>II EFTA-ORGANER</b>	
	1. EFTA-statenes faste komité	
	2. EFTAs overvåkingsorgan	
<b>2019/EØS/81/01</b>	Delegert vedtak i EFTAs overvåkingsorgan nr. 042/19/COL av 17. juni 2019 om å unnta drift av offentlige transporttjenester med buss i Norge fra anvendelsen av direktiv 2014/25/EU .....	<b>1</b>
	3. EFTA-domstolen	
	<b>III EU-ORGANER</b>	
	1. Kommisjonen	
<b>2019/EØS/81/02</b>	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.9358 – Broadcom / Symantec Enterprise Security Business) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte .....	<b>12</b>
<b>2019/EØS/81/03</b>	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.9524 – Fortress Investment Group / Majestic Wine Warehouses / Les Celliers De Calais) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte .....	<b>13</b>
<b>2019/EØS/81/04</b>	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.9527 – New Media Investment Group / Gannett Co) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte .....	<b>14</b>
<b>2019/EØS/81/05</b>	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.9544 – Brookfield / Johnson Controls Autobatterie) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte .....	<b>15</b>
<b>2019/EØS/81/06</b>	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.9549 – BP Group / Bunge Group / BP Bunge Bioenergia) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte .....	<b>16</b>
<b>2019/EØS/81/07</b>	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.9552 – BP / China National Aviation Fuel Group / CNAF Air BP General Aviation Fuel Company) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte .....	<b>17</b>

<b>2019/EØS/81/08</b>	Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning (Sak M.9575 – Renault/Mobivia/Exadis) – Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte .....	18
<b>2019/EØS/81/09</b>	Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak M.9420 – Crédit Agricole / Banco Santander / Santander Securities Services) .....	19
<b>2019/EØS/81/10</b>	Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak M.9490 – VWFS / TÜV Süd AS / FC / CarMob) .....	19
<b>2019/EØS/81/11</b>	Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak M.9511 – Macquarie Group / Ocean Breeze Energy and Perikles) .....	20
<b>2019/EØS/81/12</b>	Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak M.9513 – Apax Partners / ADCO) .....	20
<b>2019/EØS/81/13</b>	Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak M.9523 – Munich RE / DIF / Green Investment Group / Covanta / Dublin Waste-To-Energy facility) .....	21
<b>2019/EØS/81/14</b>	Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak M.9525 – EPE/OCH/Omnicare) .....	21
<b>2019/EØS/81/15</b>	Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning (Sak M.9528 – Macquarie Infrastructure and Real Assets / Currenta) .....	22
<b>2019/EØS/81/16</b>	Kommisjonskunngjøring – Retningslinjer for fortolkning og anvendelse av rådsdirektiv 93/13/EØF om urimelige vilkår i forbrukeravtaler .....	23
<b>2019/EØS/81/17</b>	Oversikt over EU-beslutninger om markedsføringstillatelser for legemidler .....	23

# EFTA-ORGANER

## EFTAS OVERVÅKINGSORGAN

DELEGERT VEDTAK I EFTAS OVERVÅKINGSORGAN

2019/EØS/81/01

nr. 042/19/COL

av 17. juni 2019

om å unnta drift av offentlige transporttjenester med buss i Norge  
fra anvendelsen av direktiv 2014/25/EU

EFTAS OVERVÅKINGSORGAN HAR –

under henvisning til rettsakten omhandlet i nr. 4 i vedlegg XVI til EØS-avtalen om fastsettelse av framgangsmåtene for tildeling av offentlige kontrakter i forsyningssektoren (europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/25/EU av 26. februar 2014 om innkjøp foretatt av enheter som driver virksomhet innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester, og om oppheving av direktiv 2004/17/EF<sup>(1)</sup> (heretter kalt ”direktivet” eller ”direktiv 2014/25/EU”)), særlig artikkel 34 og 35,

under henvisning til avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkingsorgan og en domstol (heretter kalt ”overvåkings- og domstolsavtalen”), særlig avtalens protokoll 3 artikkel 1 og 3,

etter å ha holdt samråd med EFTAs komité for offentlige innkjøp,

og ut fra følgende betraktninger:

### 1 FAKTA

- 1) EFTAs overvåkingsorgan (heretter kalt ”Overvåkingsorganet”) mottok 27. november 2018, etter drøftinger før melding, en anmodning fra Nettbuss AS, nå Vy Buss AS, (heretter kalt ”saksøkeren”) i henhold til artikkel 35 nr. 1 i direktiv 2014/25/EU (heretter kalt ”anmodningen”).<sup>(2)</sup>
- 2) Anmodningen gjelder drift av offentlige transporttjenester med buss i Norge. Forvaltningsvirksomhet knyttet til offentlig transport som, i praksis, utføres av offentlige transportmyndigheter, er ikke omfattet av anmodningen<sup>(3)</sup>.
- 3) Saksøker er et ”offentlig foretak” i betydning av direktivet ettersom samferdselsdepartementet indirekte eier 100 % av foretakets tegnede kapital gjennom sitt eierskap i NSB AS, nå Vygruppen AS (et transportkonsern som saksøker er en del av).<sup>(4)</sup>
- 4) Saksøker utfører en av virksomhetene som faller inn under direktivet, og er derfor en ”oppdragsgiver” i betydningen av direktivet.
- 5) I henhold til paragraf 2-9 i forskrift 12. august 2016 nr. 975 om innkjøpsregler for enheter som driver virksomhet innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester<sup>(5)</sup>, kan oppdragsgivere sende en anmodning i henhold til direktivets artikkel 35.
- 6) Anmodningen inneholdt en grunnlagt og dokumentert uttalelse av 29. juni 2018 fra Konkurransetilsynet, som konkluderte med at saksøkeren var direkte eksponert for konkurranse i sin levering av offentlige transporttjenester med buss, og at det var fri adgang til markedet for tildeling av kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss i Norge.<sup>(6)</sup>

<sup>(1)</sup> EUT L 94 av 28.3.2014, s. 243. Innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 97/2016 (EUT L 300 av 16.11.2017, s. 49, og EØS-tillegget nr. 73 av 16.11.2017, s. 53).

<sup>(2)</sup> Dokument nr. 1040381.

<sup>(3)</sup> Dersom en kommune eksempelvis tildeler en kontrakt for drift av buss-tjenester til en bussoperatør, vil dette ikke være omfattet av denne anmodningen. En kontrakt som tildeles av nevnte operatør til for eksempel et rengjøringsbyrå for rengjøring av busser, eller til et foretak som leverer busser som operatøren kan bruke, vil imidlertid falle inn under anmodningens virkeområde. Forskjellen ble avklart av EU-domstolen i sak C-388/17, *SJ*, EU:C:2019:161 (”*SJ*”), nr. 53 (se også nr. 31) under). Overvåkingsorganet vil i dette vedtak henvisne til begrepet ”virksomhet” slik det er fastsatt i direktiv 2014/25/EU.

<sup>(4)</sup> Anmodningens side 3.

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

<sup>(6)</sup> Dokument nr. 1040380.

- 7) Overvåkingsorganet informerte Norge om mottak av anmodningen 30. november 2018.<sup>(7)</sup>
- 8) I samsvar med direktiv 2014/25/EU vedlegg IV nr. 1 har Overvåkingsorganet 130 virkedager på å gjøre et vedtak om anmodningen, med en frist på 18. juni 2019.<sup>(8)</sup>
- 9) I henhold til delegert vedtak nr. 037/19/COL av 23. april 2019<sup>(9)</sup> ba Overvåkingsorganet EFTAs komité for offentlige innkjøp om å avgi sin uttalelse i samsvar med rådgivningsprosedyren fastsatt i artikkel 2 i Den faste komitéts vedtak nr. 3/2012.<sup>(10)</sup>
- 10) EFTAs komité for offentlige innkjøp avga en positiv uttalelse ved enstemmighet til Overvåkingsorganets utkast til vedtak ved skriftlig prosedyre 22. mai 2019.<sup>(11)</sup>

## 2 RETTSLIG RAMME

- 11) Direktivet får blant annet anvendelse ved tildeling av kontrakter for utføring av virksomhet i forbindelse med levering eller drift av nett som yter en tjeneste til allmennheten innenfor transport med buss.<sup>(12)</sup>
- 12) I henhold til direktivets artikkel 11 annet ledd skal det anses at det finnes et nett dersom tjenesten ytes på driftsvilkår, for eksempel vedrørende ruter, kapasitet og betjeningshyppighet, som er fastsatt av en vedkommende myndighet i en stat.
- 13) I *SJ*<sup>(13)</sup> fastslo EU-domstolen i sin fortolkning av artikkel 5 nr. 1 i direktiv 2004/17/EF<sup>(14)</sup>, (ordlyden er den samme som i direktivets artikkel 11), i forbindelse med jernbanenett, at det må anses at virksomheten 'drift av nett' viser til utøvelsen av en rett til å anvende jernbanenettet for levering av transporttjenester, mens virksomheten 'levering av nett' viser til forvaltning av nett.<sup>(15)</sup> Domstolen konkluderte med at artikkel 5 nr. 1 første ledd i direktiv 2004/17 skal forstås som at en virksomhet som utøves av et jernbaneforetak, og som består i å levere transporttjenester til allmennheten ved å utøve en rett til å anvende jernbanenettet, er en slik 'drift av nett' for nevnte direktivs formål.<sup>(16)</sup> Innenfor transport med buss tilsvarer 'drift av offentlige transporttjenester med buss' i Norge den virksomheten som utføres av et jernbaneforetak nevnt i *SJ* innenfor transport med jernbane, og er dermed en virksomhet som faller inn under direktivets virkeområde.
- 14) I henhold til direktivets artikkel 34 skal kontrakter som inngås med sikte på å gjøre det mulig å utøve en av virksomhetene dette direktiv gjelder for, ikke omfattes av dette direktiv dersom virksomheten, i den medlemsstaten der den utøves, er utsatt for direkte konkurranse på markeder der adgangen ikke er begrenset. Direkte konkurranseutsatthet vurderes på grunnlag av objektive kriterier, idet det tas hensyn til den berørte sektorens særlige kjennetegn.
- 15) Direktivets artikkel 35 fastsetter framgangsmåten for å fastslå om unntaket i artikkel 34 får anvendelse. Tilpasset EØS-avtalen fastsetter artikkelen at en medlemsstat eller, dersom det er fastsatt i den berørte medlemsstat lovgivning, en oppdragsgiver kan sende en anmodning til Overvåkingsorganet med sikte på å fastslå at dette direktiv ikke får anvendelse på tildeling av kontrakter eller organisering av prosjektkonkurranser for å utføre den aktuelle virksomheten. Overvåkingsorganet skal vedta om virksomheten er utsatt for direkte konkurranse på markeder der adgangen ikke er begrenset (på bakgrunn av vilkårene fastsatt i artikkel 34).

<sup>(7)</sup> Dokument nr. 935075.

<sup>(8)</sup> I henhold til rådsforordning (EØF, EURATOM) nr. 1182/71 av 3. juni 1971 om fastsettelse av gjeldene regler for perioder, datoer og tidsfrister (EFT L 124 av 8.6.1971, s. 1), er offentlige fridager unntatt fra denne tidsperioden. Se offentlige fridager i 2018 og 2019: EØS-EFTA-statene og EØS-institusjoner, EUT C 429 av 14.12.2017, s. 25, og EØS-tillegget nr. 81 av 14.12.2017, s. 1, og EUT C 422 av 22.11.2018, s. 7, og EØS-tillegget nr. 77 av 22.11.2018, s. 1.

<sup>(9)</sup> Dokument nr. 1056012.

<sup>(10)</sup> I samsvar med artikkel 4 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemmenes kontroll med Kommissjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet, tilpasset EØS-avtalen.

<sup>(11)</sup> Se dokument nr. 1070910 om resultatet av den skriftlige prosedyren.

<sup>(12)</sup> Direktivets artikkel 11.

<sup>(13)</sup> Nevnt i fotnote 3 over.

<sup>(14)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/17/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av kontrakter innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester, EUT L 134 av 30.4.2004, s. 1, innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 68/2006 (EUT L 245 av 7.9.2006, s. 22, og EØS-tillegget nr. 44 av 7.9.2006, s. 18).

<sup>(15)</sup> *SJ*, avsnitt 53 i dommen.

<sup>(16)</sup> *SJ*, avsnitt 54 og 2 i domsslutningen.

- 16) Dette vedtak berører ikke anvendelsen av konkurranseregelverket<sup>(17)</sup> og andre områder av EØS-retten. Kriteriene og metodikken som brukes til å vurdere direkte konkurranseutsatthet i henhold til artikkel 34 i direktiv 2014/25/EU, er ikke nødvendigvis identiske med de som brukes til å gjøre en vurdering i henhold til EØS-avtalens artikkel 53 eller 54 eller i henhold til rådsforordning (EF) nr. 139/2004, tilpasset til EØS-avtalen.<sup>(18)</sup>
- 17) Formålet med dette vedtak er å fastslå om virksomheten som anmodningen gjelder for, er utsatt for et konkurransenivå (på markeder der adgangen ikke er begrenset i betydning av direktivets artikkel 34) som sikrer at også i fravær av disiplinen som følger av de detaljerte innkjøpsreglene fastsatt i direktivet, vil innkjøp for utføring av den berørte virksomheten bli gjennomført på en åpen, ikke-diskriminerende måte på grunnlag av kriterier som gjør det mulig for kjøpere å identifisere den løsningen som samlet sett er den beste økonomisk.

### 3 VURDERING

#### 3.1 *Fri adgang til markedet*

- 18) I den aktuelle saken er den relevante virksomheten drift av offentlige transporttjenester med buss. Denne virksomheten utføres i henhold til kontrakter tildelt av offentlige transportmyndigheter. I Norge finnes det ulike typer busstjenester (se nr. 41) under), og den relevante virksomheten er på nasjonalt nivå vist til som drift av rutetransporttjenester med buss.
- 19) Med hensyn til drift av offentlige transporttjenester med buss finnes det ikke noe relevant EØS-regelverk som danner grunnlaget for at fri adgang til markedet kan antas i henhold til artikkel 34 nr. 3 i direktivet. Det er derfor nødvendig å gjøre den relevante vurderingen basert på rammereglene og de offentlige transportmyndigheters praksis, som bør vise at adgangen til markedet, både rettslig og faktisk, er fri.
- 20) Det er verdt å huske på at formålet med dette vedtak er å fastslå om virksomheten som anmodningen gjelder for, er utsatt for et konkurransenivå (på markeder der adgangen ikke er begrenset i betydning av direktivets artikkel 34) som sikrer at også i fravær av disiplinen som følger av de detaljerte innkjøpsreglene fastsatt i direktivet, vil innkjøp for utføring av den berørte virksomheten bli gjennomført på en åpen, ikke-diskriminerende måte på grunnlag av kriterier som gjør det mulig for kjøpere å identifisere den løsningen som samlet sett er den beste økonomisk. Vurderingen som gjøres for disse formål, innebærer ikke å undersøke om hver enkelt kontrakt for drift av offentlige transporttjenester med buss er tildelt i full overensstemmelse med EØS-regelverket, men heller om rammereglene og/eller de offentlige transportmyndigheters praksis faktisk eller rettslig begrenser adgangen til markedet.
- 21) Med hensyn til mulige juridiske begrensninger når det gjelder adgang til markedet for drift av offentlige transporttjenester med buss, merker Overvåkingsorganet seg at det finnes krav til løyve, og at tjenestene utføres i henhold til kontrakt. I anmodningen var imidlertid saksøkeren av den oppfatning at kravene til løyve ikke kunne utgjøre en begrensning på adgangen til markedet<sup>(19)</sup> og videre at det ikke fantes noen særretter eller eneretter knyttet til løyvener.<sup>(20)</sup> Saksøkeren hevdet videre at anbudene er i overensstemmelse med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70<sup>(21)</sup> ("forordning nr. 1370/2007") og direktivet, og derfor ikke begrenser markedsadgangen, verken rettslig eller faktisk.<sup>(22)</sup>

<sup>(17)</sup> Direktivets artikkel 34 nr. 1. Se også betraktning 44 i direktivet.

<sup>(18)</sup> Se dom i *Österreichische Post AG mot Kommisjonen*, T-463/14, EU:T:2016:243, avsnitt 28.

<sup>(19)</sup> Se for eksempel anmodningens side 40.

<sup>(20)</sup> Anmodningens side 11.

<sup>(21)</sup> EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1, og innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 85/2008 (EUT L 280 av 23.10.2008, s. 20, og EØS-tillegget nr. 64 av 23.10.2008, s. 13).

<sup>(22)</sup> Anmodningens side 30.

- 22) Det er fastsatt rettspraksis at et system med forhåndsgodkjenning ikke kan legitimere skjønnsvedtak gjort av nasjonale myndigheter som kan innskrenke effektiviteten til bestemmelsene i EØS-retten.<sup>(23)</sup> For å rettferdiggjøre et system med forhåndsgodkjenning, selv om det fraviker den grunnleggende friheten til å tilby tjenester, må det bygge på objektive kriterier som ikke er diskriminerende, og som er kjent på forhånd, slik at de nasjonale myndigheters skjønnsutøvelse avgrenses og ikke brukes vilkårlig.<sup>(24)</sup>
- 23) Rutetransporttjenester med buss i Norge er regulert av lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy<sup>(25)</sup> ("yrkestransportlova") og forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy vedtatt på grunnlag av nevnte lov.<sup>(26)</sup>
- 24) Ved paragraf 4 i yrkestransportlova fastsettes det at foretak som vil drive offentlige transporttjenester med buss, må ha et generelt løyve ("transportløyve"), utstedt av Statens vegvesen.<sup>(27)</sup> Selv om ordlyden i yrkestransportlova åpner for mulig bruk av skjønn fra Statens vegvesen ettersom ordet "kan" er brukt, er det vanlig i norsk lov å bruke dette ordet selv om det i praksis er liten eller ingen bruk av skjønn. Det følger av forarbeidet til loven at løyveordningen er et verktøy for å kontrollere kvaliteten på tjenestene som tilbys.<sup>(28)</sup> Paragraf 4 i yrkestransportforskriften klargjør at dersom ikke særlige grunner taler mot det, kan løyve tildeles søker som oppfyller kravene. Konkurransetilsynet har videre slått fast at enhver som oppfyller de objektive vilkårene, tildeles et slikt løyve.<sup>(29)</sup> Overvåkingorganet har ikke mottatt opplysninger som står i motstrid til ovenstående resultat.
- 25) I tillegg må den som vil drive rutetransporttjenester med buss vanligvis ha særskilt løyve i henhold til paragraf 6 nr. 1 i yrkestransportlova, utstedt av relevant fylkeskommune.<sup>(30)</sup> Administrasjonsselskaper er unntatt kravet om løyve, og dersom offentlige transportmyndigheter er et administrasjonsselskap og ansvarlig vis-à-vis allmennheten og operatøren handler som underleverandør, er det ikke påkrevd med løyve ettersom administrasjonsselskapets unntak også gjelder for operatøren.<sup>(31)</sup>
- 26) Ved paragraf 8 i yrkestransportlova fastsettes det at når det gis godtgjørelse eller enerett ved tildeling av løyve for transporttjenester, skal det brukes konkurranse så langt det følger av yrkestransportlova, anskaffelsesloven eller relevante forskrifter vedtatt på grunnlag av en av nevnte lover. Dersom det er krav om løyve i henhold til paragraf 6, tildeles dette vinneren av kontrakten.<sup>(32)</sup>
- 27) I praksis utføres offentlige transporttjenester med buss som faller inn under direktivet, i henhold til kontrakter tildelt av offentlige transportmyndigheter. Disse kontraktene reguleres av reglene for offentlige innkjøp i EØS, særlig:<sup>(33)</sup>
- forordning nr. 1370/2007,
  - direktiv 2014/25/EU og/eller
  - direktiv 2014/24/EU.<sup>(34)</sup>

<sup>(23)</sup> Dommer i *Smits and Peerbooms*, C-157/99, EU:C:2001:404, avsnitt 90, *Müller-Fauré and van Riet*, C-385/99, EU:C:2003:270, avsnitt 84, *Watts*, C-372/04, EU:C:2006:325, avsnitt 115, Uttalelse fra generaladvokaten i *Watts*, C-372/04, EU:C:2005:784, avsnitt 70.

<sup>(24)</sup> Dom i *Analir mfl.*, C-205/99, EU:C:2001:107, avsnitt 38, C-372/04, EU:C:2006:325 avsnitt 116.

<sup>(25)</sup> Yrkestransportlova.

<sup>(26)</sup> Forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy ("yrkestransportforskriften").

<sup>(27)</sup> Yrkestransportlova, paragraf 4, og yrkestransportforskriften, paragraf 3.

<sup>(28)</sup> Ot.prp. nr. 74 (2001–2002) kapittel 2.

<sup>(29)</sup> Side 4 i Konkurransetilsynets uttalelse om vilkårene for anvendelse av artikkel 34 nr. 1 i direktiv 2014/25/EU.

<sup>(30)</sup> Yrkestransportlova, paragraf 6, og yrkestransportforskriften, paragraf 3.

<sup>(31)</sup> Yrkestransportlova, paragraf 6 nr. 2.

<sup>(32)</sup> Side 4 i Konkurransetilsynets uttalelse om vilkårene for anvendelse av artikkel 34 nr. 1 i direktiv 2014/25/EU.

<sup>(33)</sup> Hvilke instrumenter som får anvendelse er blant annet avhengig av den tildelte kontraktens natur og om vilkårene i artikkel 11 i direktiv 2014/25/EU med hensyn til levering eller drift av nett er oppfylt. Saksøkeren har hevdet at offentlige transportmyndigheter vanligvis følger direktiv 2014/25/EU ved tildeling av kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss, men noen offentlige transportmyndigheter har imidlertid tildelt kontrakter i henhold til direktiv 2014/24/EU, og anbudskravene i forordning nr. 1370/2007 kan gjelde for noen kontrakter.

<sup>(34)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/24/EU av 26. februar 2014 om offentlige innkjøp og om oppheving av direktiv 2004/18/EF, EUT L 94 av 28.3.2014, s. 65, innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 97/2016 (EUT L 300 av 16.11.2017, s. 49, og EØS-tillegget nr. 73 av 16.11.2017, s. 53).

- 28) Direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU trådte i kraft i EØS 1. januar 2017. Før dette hadde direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF<sup>(35)</sup> anvendelse.
- 29) Alle de tre gjeldene instrumentene krever i utgangspunktet en åpen, gjennomsiktig og ikke-diskriminerende anbudskonkurranse, med enkelte unntak. Kontrakter og løyver for offentlige rutetransporttjenester med buss skal dermed tildeles gjennom anbudskonkurranser med mindre et unntak i henhold til relevant EØS-rettsakt gjelder, eller kontrakten er under terskelverdiene som skal få anvendelse i henhold til relevant rettsakt. Det samme gjaldt de foregående direktivene.
- 30) I henhold til anmodningen har offentlige transportmyndigheter i økende grad brukt anbudskonkurranser ved tildeling av kontraktfestede busstjenester. I 2010 ble bare 43 % av kontraktfestede regulære busstjenester tildelt etter anbudskonkurranser, mens andelen i 2018 hadde økt til mer enn 98 % og vil være nærmere 100 % per 3. desember 2019.<sup>(36)</sup> Saksøkeren hevdet videre at det sjelden benyttes unntak fra anbudskonkurranser, at ingen offentlige transportmyndigheter selv leverer offentlige transporttjenester med buss i henhold til unntaket i artikkel 5 nr. 2 i forordning nr. 1370/2007, og at direkte tildeling under terskelverdien i artikkel 5 nr. 4 i forordning nr. 1370/2007 brukes i svært begrenset omfang.
- 31) Overvåkingsorganet sammenlignet opplysningene framlagt av saksøker i forbindelse med situasjonen i 2018 med opplysninger mottatt av Overvåkingsorganet fra norske myndigheter 9. november 2018<sup>(37)</sup> i forbindelse med en generell undersøkelse av kontrakter om forpliktelse til å yte offentlig tjeneste i henhold til forordning nr. 1370/2007.<sup>(38)</sup> Sammenligningen bekreftet i stor grad opplysningene framlagt av saksøkeren. Norske myndigheter framla detaljerte opplysninger om tilsammen 27 direkte tildelte kontrakter, hvorav 13 i løpet av 2019 skulle erstattes av kontrakter som allerede hadde vært underlagt anbudsprosedyre. Den samlede årlige verdien av direkte tildelte kontrakter ble fastsatt til å være rundt 275 millioner NOK, noe som bare utgjør en liten del av den samlede verdien av kontrakter om forpliktelse til å yte offentlig tjeneste innen offentlig transport på vei i Norge (anslått til å være 11,6 milliarder NOK i 2017). De eneste direkte tildelte kontraktene som forventes å fortsatt gjelde etter 10. august 2019, er kontrakter som oppfyller vilkårene i artikkel 5 nr. 4 i forordning nr. 1370/2007 (som tillater direkte tildeling av kontrakter under en bestemt verdi eller kilometertall).
- 32) En undersøkelse av lovbestemmelsene som gjelder for tildeling av kontrakter og utstedelse av løyver for yting av offentlige transporttjenester med buss i Norge, viser at slike kontrakter og løyver i dag tildeles på ikke-diskriminerende grunnlag. Framgangsmåtene for å tildele løyver og kontrakter og de relevante kriteriene er de samme for alle markedsoperatører, og kan derfor ikke utgjøre en begrensning på adgangen til markedet i henhold til dette vedtak.
- 33) Fri tilgang til denne virksomheten ble også bekreftet av Konkurransetilsynet.<sup>(39)</sup>
- 34) Overvåkingsorganet konkluderer med at virksomheten drift av offentlige transporttjenester med buss i Norge hovedsakelig er organisert på bakgrunn av offentlige anbud, der det også er et tilstrekkelig antall budgivere med 3,8 budgivere i gjennomsnitt.<sup>(40)</sup> Deltakelse i disse anbudskonkurransene er mulig på en ikke-diskriminerende måte.

<sup>(35)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/18/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av offentlige bygge- og anleggskontrakter, kontrakter om offentlige varekjøp og kontrakter om offentlig tjenesteyting, OJ L 134 av 30.4.2004, s. 114, innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 68/2006 (EUT L 245 av 7.9.2006, s. 22, og EØS-tillegget nr. 44 av 7.9.2006, s. 18).

<sup>(36)</sup> Anmodningens side 6.

<sup>(37)</sup> Dokument nr. 1037921, brev fra norske myndigheter av 9. november 2018.

<sup>(38)</sup> Sak nr. 74680, Undersøkelse av kontrakter om forpliktelser til å yte offentlig tjeneste på bakgrunn av forordning (EF) nr. 1370/2007.

<sup>(39)</sup> Side 4 i Konkurransetilsynets uttalelse om vilkårene for anvendelse av artikkel 34 nr. 1 i direktiv 2014/25/EU.

<sup>(40)</sup> Se anmodningens side 14.

- 35) I lys av ovenstående, for det formål å vurdere vilkårene fastsatt i artikkel 34 i direktiv 2014/25/EU, og uten at det berører anvendelsen av konkurranseretten, Overvåkingsorganets evne til å undersøke Norges overholdelse av forordning nr. 1370/2007, direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU og enhver annen bestemmelse i regelverket for offentlig innkjøp i EØS i forbindelse med Overvåkingsorganets generelle overvåkingsplikter, eller anvendelsen av ethvert annet område av EØS-regelverket, kan det anses at det faktisk og rettslig er fri adgang til markedet for virksomheten drift av offentlige transporttjenester med buss.

### 3.2 *Direkte konkurranseutsatthet*

- 36) For å vurdere om det andre vilkåret for unntak er oppfylt, nemlig at virksomheten som omfattes av anmodningen, og som oppfyller vilkårene for rettslig og faktisk fri adgang til markedet, er direkte utsatt for konkurranse, er det relevante produktet og det respektive geografiske markedet definert, og på det grunnlaget er en markedsanalyse gjennomført.
- 37) Direkte konkurranseutsatthet skal vurderes på grunnlag av ulike indikatorer, hvor ingen er avgjørende i seg selv. Når det gjelder markedene som berøres av dette vedtak, utgjør de største deltakernes markedsandel på et gitt marked ett kriterium, som bør tas i betraktning. Ettersom de berørte markedene har kjennetegn som anbudsmarkeder, bør ytterligere kriterier også tas med i betraktning, som budmønstre eller markedsaktørens evne og vilje til å legge fram bud i aktuelle og framtidige anbudsprosedyrer.
- 38) Dette vedtak søker å fastsette om de tjenestene som anmodningen gjelder for, er utsatt for et konkurransenivå (på markeder der adgangen ikke er begrenset i betydning av artikkel 34 i direktivet) som sikrer at også i fravær av disiplinen som følger av de detaljerte innkjøpsreglene fastsatt i direktivet, vil innkjøp for utføring av den berørte virksomheten bli gjennomført på en åpen, ikke-diskriminerende måte på grunnlag av kriterier som gjør det mulig for kjøpere å identifisere den løsningen som samlet sett er den beste økonomisk.
- 39) I denne forbindelse er det viktig å huske på at i det berørte markedet er ikke alle markedsaktørene underlagt reglene for offentlige innkjøp.<sup>(41)</sup> Foretakene som ikke er underlagt disse reglene, har derfor, i prinsippet, muligheten til å tilføre konkurransepress på de andre markedsaktørene som er underlagt offentlige innkjøpsregler, når de opererer på disse markedene.
- 40) Overvåkingsorganet må fastsette om den berørte virksomheten er direkte utsatt for konkurranse. I den forbindelse har det undersøkt dokumentasjonen framlagt av saksøkeren og informasjonen framlagt av Konkurransetilsynet. Overvåkingsorganet har i hovedsak støttet seg på markedsopplysninger framlagt av saksøkeren og Konkurransetilsynet for å vurdere markedsandeler og konsentrasjonsnivåer. I tillegg til opplysningene framlagt av saksøkeren, støttet Konkurransetilsynet seg også på opplysninger fra andre busselskaper i Norge og fra ni offentlige transportmyndigheter.<sup>(42)</sup>

#### 3.2.1 *Definisjon av produktmarked*

- 41) I anmodningen definerte saksøkeren det relevante produktmarkedet som markedet for tildeling av kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss.<sup>(43)</sup> Saksøkeren framla også sitt syn på at kommersielle langdistansebusstjenester (som ekspressbusstjenester), kommersielle kortdistanse-tjenester (som flybusstjenester) og turbusstjenester er annerledes enn kontraktfestede offentlige transporttjenester med buss.<sup>(44)</sup> Kommersielle busstjenester styres bare av markedets behov, og mottar ikke støtte fra statlige midler. Alle kommersielle busstjenester konkurrerer på markedet på pris, kapasitet, frekvens og andre tjenestefunksjoner. I motsetning til dette skjer konkurransen mellom offentlige bussoperatører på stadiet for konkurransedyktige anbudskonkurranser, altså på markedet for tildeling av kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss, og ikke etterpå, på markedet for pris, kapasitet, frekvens eller andre tjenestefunksjoner. Saksøkeren forklarte

<sup>(41)</sup> I tillegg til saksøkeren er også Unibuss AS underlagt reglene for offentlige innkjøp. Andre aktører som Torghatten ASA, Tide AS, Boreal Bus AS og Nobina Norge AS er private aktører som ikke ser ut til å oppfylle vilkårene for å være bundet av reglene for offentlige innkjøp i EØS.

<sup>(42)</sup> Side 3 i Konkurransetilsynets uttalelse om vilkårene for anvendelse av artikkel 34 nr. 1 i direktiv 2014/25/EU.

<sup>(43)</sup> Anmodningens side 25.

<sup>(44)</sup> Anmodningens side 26.



at bussoperatører som driver virksomhet i henhold til en kontrakt med en offentlig transportmyndighet, følgelig har veldig liten påvirkning på grunnleggende konkurranseparametere for passasjerer, som frekvens, herunder tidtabeller, priser eller passasjerkomfort, ettersom disse faktorene vanligvis er fastsatt av den offentlige transportmyndighet som tildeler kontrakten.<sup>(45)</sup>

- 42) Saksøkeren er av den mening at de offentlige transportmyndigheters ulike krav ikke er spesifikke nok til å fastslå separate produktmarkeder for tildeling av kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss.<sup>(46)</sup> For å bli tildelt en kontrakt for drift på kommunalt nivå eller fylkesnivå, må bussoperatørene i prinsippet følge de samme rammereglene og kan tilpasse sine tilbud til kravene fra de ulike offentlige transportmyndigheter. I henhold til saksøkeren viser de faktiske budmønstrene til de største bussoperatørene at de har evne og vilje til å tilpasse budene sine til de individuelle kravene fastsatt av de ulike offentlige transportmyndighetene, ettersom disse operatørene vanligvis konkurrerer om alle kontrakter som er underlagt offentlig anbudskonkurranse i Norge, uavhengig av om de er ulike.<sup>(47)</sup>
- 43) Konkurransetilsynet anså at det relevante produktmarkedet foreslått av saksøkeren var i samsvar med fastsatt bransjepraksis i Norge og gikk videre med vurderingen på grunnlag av definisjonen foreslått av saksøkeren.<sup>(48)</sup>
- 44) Kommisjonen har fastholdt i tidligere vedtak om offentlig transport (inkludert busstjenester) at særskilte markeder for tildeling av kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss kan påvises.<sup>(49)</sup> Kommisjonen fastholdt også at innen konsesjonsregulerte (kontraktfestede) offentlige busstjenester kunne det ikke skilles mellom lokale, regionale og langdistanse kontraktfestede tjenester, ettersom de vanligvis er regulert av de samme rammereglene og kravene fra offentlige transportmyndigheter bare hadde noen få distinkte trekk knyttet til tekniske spesifikasjoner.<sup>(50)</sup>
- 45) Kommisjonens praksis bekrefter også oppfatningen av at kommersielle busstjenester og (kontraktfestede) offentlige busstjenester er del av ulike produktmarkeder som følge av forskjeller i konkurransens natur. Konkurransen mellom offentlige bussoperatører skjer på budstadiet for kontrakter, altså på markedet for tildeling av kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss, og ikke etterpå, på markedet for pris, kapasitet, frekvens eller andre tjenestefunksjoner.<sup>(51)</sup> Sammenlignet med kommersielle tjenester har (kontraktfestede) offentlige bussoperatører vanligvis veldig liten innflytelse på grunnleggende konkurranseaspekter som frekvens, priser eller passasjerkomfort, ettersom slike aspekter fastsettes av den offentlige transportmyndigheten som tildeler kontrakten for å levere tjenesten. Bussoperatører er forpliktet til å tilby sine tjenester i henhold til kontrakten med den offentlige transportmyndigheten, og kan ikke tilpasse sine tjenester i henhold til passasjerenes behov som kommersielle operatører vanligvis ville gjort.<sup>(52)</sup>
- 46) Idet det tas hensyn til særtrekkene ved det norske bussmarkedet, som nevnt i nr. 41) og 42) over, for å vurdere vilkårene fastsatt i artikkel 34 i direktiv 2014/25/EU, og uten at det berører anvendelse av konkurranseretten, er det relevante produktmarkedet med dette definert som et marked for å tildele kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss. Overvåkingsorganet har i denne saken, og for ovennevnte formål, ikke identifisert noen omstendigheter som ville berettige at de enkelte anbudskonkurransene fra de offentlige anbudmyndighetene skulle anses som separate relevante markeder.

---

<sup>(45)</sup> Samme sted.

<sup>(46)</sup> Samme sted.

<sup>(47)</sup> Samme sted.

<sup>(48)</sup> Side 3 i Konkurransetilsynets uttalelse om vilkårene for anvendelse av artikkel 34 nr. 1 i direktiv 2014/25/EU.

<sup>(49)</sup> Se med hensyn til dette sak COMP/M.1768 – Schoyens / Goldman Sachs / Swebus, avsnitt 10 og 14, sak COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA, avsnitt 16-23, sak COMP/M.5855 – DB/Arriva, avsnitt 21, sak COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations / Veolia Transdev, avsnitt 19–21, sak COMP/M.6818 – DB/Veolia, avsnitt 19 og 56.

<sup>(50)</sup> Case COMP/M.6818 – DB/Veolia, avsnitt 19–21, sak COMP/M.5855 – DB/Arriva, avsnitt 23–24.

<sup>(51)</sup> Case COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA, avsnitt 17, sak COMP/M.6818 – DB/Veolia, avsnitt 22 og 58, sak COMP/M.5855 – DB/Arriva, avsnitt 22.

<sup>(52)</sup> Case COMP/M.6818 – DB/Veolia, avsnitt 23, sak COMP/M.5855 – DB/Arriva, avsnitt 22.

### 3.2.2 Definisjon av geografisk marked

- 47) Når det gjelder det geografiske markedet, anså saksøkeren at det relevante markedet for tildeling av kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss er minst nasjonalt av omfang, idet det dekker alle kontraktfestede busstjenester i Norge.<sup>(53)</sup> Saksøkeren argumenterte at yrkestransportlova gir felles rammeregler for anbudskonkurranser for busstjenester i Norge.<sup>(54)</sup> Saksøkeren bemerket også at nesten alle (98 %) av kontraktene som var i kraft for offentlige transporttjenester med buss, var tildelt etter anbudskonkurranser, og at de fleste drives som bruttokontrakter og har de samme hovedtrekk.<sup>(55)</sup> Enhver forskjell i anbudsprosedyrene og kontraktene fra de ulike offentlige transportmyndighetene er følgelig beskjeden og enkel å finne en løsning på for busselskapene.
- 48) Saksøkeren understreket at de felles rammereglene for anbudskonkurranser for busstjenester i Norge også gjenspeiles i det faktiske budmønsteret for busselskaper som i dag er aktive på markedet.<sup>(56)</sup> Bussoperatører som Torghatten, Boreal og Nobina driver nasjonalt, og det er ikke noe som hindrer andre busselskaper i å konkurrere om alle kontrakter. Saksøkeren påsto at det med få unntak har vært betydelig konkurranse for alle kontraktfestede busstjenester tildelt siden 1. januar 2015, uavhengig av eksisterende regional tilstedeværelse.<sup>(57)</sup>
- 49) Saksøkeren konkluderte imidlertid at med hensyn til anmodningen, kunne definisjonen av det presise geografiske markedet til slutt stå åpent.<sup>(58)</sup> Etter saksøkers syn er adgangen til markedet ubegrenset og markedet er fullt ut utsatt for konkurranse i alle mulige geografiske markedsdefinisjoner hvor saksøkeren har pågående kontrakter og/eller bud for kontrakter.
- 50) Konkurransetilsynet fant at den presise definisjonen av det relevante geografiske markedet kunne stå åpent ettersom resultatet fra analysen ble det samme uansett om den var basert på en smal eller bred markedsdefinisjon.<sup>(59)</sup>
- 51) Saksøkerens uttalelse er i tråd med Kommisjonens praksis. I tidligere vedtak har Kommisjonen, som som oftest lar det eksakte geografiske markedet stå åpent, ansett det relevante geografiske markedet for tildeling av kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss for å være et område der det finnes felles rammeregler for anbudskonkurranser for busstjenester.<sup>(60)</sup>
- 52) Avslutningsvis, for å vurdere vilkårene fastsatt i artikkel 34 i direktivet, og uten at det berøre anvendelsen av konkurranseretten eller andre områder av EØS-retten, anser Overvåkningsorganet at det relevante produktmarkedets relevante geografiske omfang minst er nasjonalt i utstrekning. Dette er fordi det finnes felles rammeregler, forskjellene i offentlige transportmyndigheters anbudsprosedyrer er små, og bussoperatørene har evne og vilje til å delta i tildelingsprosedyrer i hele Norge.

### 3.2.3 Markedsanalyse

- 53) Med hensyn til markedet for tildeling av offentlige kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss, anses markedsandelen til den største operatøren og den samlede markedsandelen til de viktigste aktørene på markedet å være én indikator for graden av konkurranse. I henhold til opplysninger innsendt av saksøkeren i sin anmodning, har den den største markedsandelen på det relevante markedet med [25–30 %] basert på omsetning og 28 %

<sup>(53)</sup> Anmodningens side 28.

<sup>(54)</sup> Samme sted.

<sup>(55)</sup> Samme sted.

<sup>(56)</sup> Samme sted.

<sup>(57)</sup> Samme sted.

<sup>(58)</sup> Anmodningens side 29.

<sup>(59)</sup> Side 3 i Konkurransetilsynets uttalelse om vilkårene for anvendelse av artikkel 34 nr. 1 i direktiv 2014/25/EU.

<sup>(60)</sup> Case COMP/M.6818 – DB/Veolia, avsnitt 29, sak COMP/M.5855 – DB/Arriva, avsnitt 27. Se også sak COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA og sak COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations / Veolia Transdev, avsnitt 31.

basert på volum.<sup>(61)</sup> Det finnes imidlertid flere sterke konkurrenter med tosifrede markedsandeler basert på omsetning, som Torghatten [15–20 %], Tide [15–20 %] eller Unibuss [12–17 %], etterfulgt av mindre men ikke ubetydelig markedsaktører, som Boreal [5–10 %] og Nobina [5–10 %].<sup>(62)</sup> Den resterende markedsandelen er fordelt på 29 mindre bussoperatører. Tallene for markedsandeler framlagt av saksøkeren, er i tråd med beregningene gjort av Konkurransetilsynet.<sup>(63)</sup>

- 54) Som forklart i nr. 45) over er konkurransens natur annerledes med hensyn til offentlige transporttjenester med buss, ettersom selskaper konkurrerer om markedet og ikke på markedet basert på pris, ruteplaner og servicekvalitet. På det norske markedet for tildeling av kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss, skjer konkurransen for tildeling av kontraktene i form av offentlige anbudskonkurranser organisert av offentlige transportmyndigheter. I henhold til saksøkeren har 98 % av alle gjeldende kontrakter blitt tildelt gjennom anbudskonkurranser, og dette tallet vil være nesten 100 % per 3. desember 2019.<sup>(64)</sup> Gitt disse omstendighetene må konkurransevurderingen og markedsanalysen undersøke budmønstre og markedsaktørenes evne og vilje til å konkurrere om eksisterende og kommende anbud.
- 55) Saksøkerens største konkurrenter er store foretak som ofte er en del av transportselskaper med aktivitet i flere land. Torghatten er et av de største transportselskapene i Norge og leverer offentlige transporttjenester med ferge, ekspressbåt, buss og lufttransport. Selskapet leverer også kommersielle busstjenester og har en samlet omsetning på mer enn 9 milliarder NOK. Tide er en del av transportkonsernet DSD, som yter både offentlige og kommersielle busstjenester i Norge, og som i tillegg har virksomhet i Danmark. DSD-konsernets samlede omsetning er nesten 6 milliarder NOK. Unibuss eies av Oslo kommune. Unibuss-konsernet tilbyr både offentlige og kommersielle tjenester i flere norske byer. Boreal Buss er en del av Boreal Group og tilbyr et bredt spekter av transporttjenester, både offentlige og kommersielle. Boreals endelige eier i dag er et aktivt eierfond fra Hongkong med fokus på infrastrukturinvesteringmuligheter over hele verden. Boreals samlede omsetning er på nesten 3 milliarder NOK. Nobina er en del av det svenske Nobina-konsernet som leverer offentlige transporttjenester over hele Skandinavia. Disse foretakene deltar i anbudsprosedyrer over hele Norge og har kapasitet og erfaring til å framlegge bud i alle norske anbudsprosedyrer.
- 56) Saksøkeren har merket seg at fra 1. januar 2015 var det i gjennomsnitt 3,8 konkurrenter som framla bud i de 58 anbudskonkurransene i Norge.<sup>(65)</sup> Dette tallet er bekreftet av beregningene gjort av Konkurransetilsynet.<sup>(66)</sup> Antallet leverandører varierer mye i de ulike kontraktene, fra 1 til 8 i de 46 kontraktene Konkurransetilsynet så på, men Konkurransetilsynet fant også at de offentlige transportmyndighetene generelt er fornøyd med hensyn til antall leverandører.<sup>(67)</sup> Saksøkeren framla også detaljerte opplysninger om anbudsprosedyrene i de ulike regionene til de norske offentlige transportmyndighetene som bekreftet den generelle konkurransedyktige naturen ved tildeling av kontrakter for offentlige transporttjenester med buss i Norge.<sup>(68)</sup> Detaljerte opplysninger og saksøkerens interne opplysninger viser også at i ca. 40 % av alle kontraktene som ble tildelt etter anbudskonkurranse, ble operatør endret.<sup>(69)</sup> Dette bekrefter at ulike aktører har evne til å konkurrere effektivt.
- 57) Saksøkeren argumenterte også med at markedet for tildeling av offentlige transporttjenester med buss i Norge karakteriseres av lave barrierer for etablering og ekspansjon, noe Konkurransetilsynet bekreftet.<sup>(70)</sup> Dette var basert på en stabil og forutsigbar inntekt gjennom kontrakter med offentlige transportmyndigheter, og enkel tilgang til nødvendige opplysninger og infrastruktur ettersom

<sup>(61)</sup> Anmodningens side 30.

<sup>(62)</sup> Samme sted.

<sup>(63)</sup> Side 5 i Konkurransetilsynets uttalelse om vilkårene for anvendelse av artikkel 34 nr. 1 i direktiv 2014/25/EU.

<sup>(64)</sup> Anmodningens side 6. Se også Overvåkingsorganet framgangsmåte nevnt i nr. 31) over.

<sup>(65)</sup> Anmodningens side 14.

<sup>(66)</sup> Side 5 i Konkurransetilsynets uttalelse om vilkårene for anvendelse av artikkel 34 nr. 1 i direktiv 2014/25/EU.

<sup>(67)</sup> Samme sted.

<sup>(68)</sup> Se anmodningens side 14–24.

<sup>(69)</sup> Anmodningens side 24.

<sup>(70)</sup> Anmodningens side 31 og side 5 i Konkurransetilsynets uttalelse om vilkårene for anvendelse av artikkel 34 nr. 1) i direktiv 2014/25/EU.

offentlige transportmyndigheter leverer den nødvendige infrastrukturen, bortsett fra bussene.<sup>(71)</sup> I tillegg har ansatte hos den tidligere innehaveren av den relevante kontrakten rett til å flytte til den nye innehaveren av kontrakten. Og ettersom offentlige transportmyndigheters anbudsgrunnlag vanligvis krever en busspark bestående av nye busser, vil ikke mulige nye operatører nyte godt av betydelige kostnadsulempere med hensyn til innkjøp av busser.<sup>(72)</sup>

- 58) I dette vedtak, og uten at det berører anvendelsen av konkurranseretten, bør faktorene nevnt i nr. 53)–57) ses på som en indikasjon på at drift av offentlige transporttjenester med buss i Norge er utsatt for konkurranse. Dette er også i tråd med Konkurransetilsynets uttalelse. Selskapene som har virksomhet i dette markedet er sannsynligvis utsatt for tilstrekkelig konkurranse. Det er ingenting som tilsier at sektoren ikke fungerer på en markedsdrevet måte. Overvåkningsorganet konkluderer derfor at markedet for tildeling av offentlige kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss er direkte eksponert for konkurranse i betydningen av direktivet.
- 59) Overvåkningsorganet merker seg det faktum at dagens konkurransepress i markedet for tildeling av kontrakter for drift av offentlige transporttjenester med buss i stor grad er drevet av de etablerte rammereglene og av at de offentlige transportmyndigheter organiserer anbudskonkurranser i stedet for å levere tjenestene internt eller å bruke unntakene for direkte tildeling fastsatt i de relevante reglene for offentlige innkjøp i EØS, bortsett fra begrenset bruk av direkte tildeling for kontrakter av lav verdi og/eller for korte strekninger. Dette betyr at endringer i disse strategiene eller praksisene kan endre markedsdynamikken og det samlede konkurransepresset på oppdragsgivere som utfører virksomheten drift av offentlige transporttjenester med buss som er berørt av dette vedtak.

#### 4 KONKLUSJON

- 60) I dette vedtak, og uten at det berører anvendelsen av konkurranseretten, bør resultatene fra markedsanalysen nevnt i nr. 53)–57) ses på som en indikasjon på at virksomheten drift av offentlige transporttjenester med buss i Norge er utsatt for konkurranse i betydning av artikkel 34 i direktivet. Som en konsekvens av dette, ettersom vilkårene fastsatt i artikkel 34 i direktiv 2014/25/EU er oppfylt, bør det fastsettes at direktiv 2014/25/EU ikke får anvendelse på kontrakter som inngås med sikte på å gjøre det mulig å utføre denne virksomheten i Norge.
- 61) Dette vedtak er basert på anvendelig rett og den faktiske situasjonen mellom januar 2015 og juni 2019, slik den framstår basert på opplysningene framlagt av saksøkeren og Konkurransetilsynet. Overvåkningsorganet forbeholder seg retten til å revidere dette vedtak dersom vilkårene for anvendelsen av artikkel 34 i direktiv 2014/25/EU ikke lenger er oppfylt, eller etter betydelige endringer i den rettslige eller faktiske situasjonen –

#### GJORT DETTE VEDTAK:

1. Rettsakten nevnt i nr. 4 i vedlegg XVI til EØS-avtalen som fastsetter framgangsmåtene for tildeling av offentlige kontrakter i tjenesteytingssektoren (europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/25/EU av 26. februar 2014 om innkjøp foretatt av enheter som driver virksomhet innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester, og om oppheving av direktiv 2004/17/EF) skal ikke få anvendelse på tildelte kontrakter eller prosjektkonkurranser organisert av oppdragstakere som utfører, eller har som en del av sin virksomhet, drift av offentlige transporttjenester med buss, dersom slike kontrakter eller prosjektkonkurranser inngås med sikte på å gjøre det mulig for dem å utføre drift av offentlige transporttjenester med buss i Norge (virksomhet i forbindelse med drift av et nett som yter en tjeneste til allmennheten innenfor transport med buss).
2. Dette vedtak er rettet til Kongeriket Norge.
3. Dette vedtak har gyldighet i engelsk utgave.

<sup>(71)</sup> Samme sted.

<sup>(72)</sup> Anmodningens side 31.

Utferdiget i Brussel 17. juni 2019.

For EFTAs overvåkingsorgan, som handler i samsvar med delegeringsvedtak nr. 019/19/COL,

*Högni Kristjánsson*  
ansvarlig medlem av kollegiet

*Carsten Zatschler*  
medunderskriver som direktør for  
juridisk avdeling

# EU-ORGANER

## KOMMISJONEN

Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning

2019/EØS/81/02

(Sak M.9358 – Broadcom / Symantec Enterprise Security Business)

Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte

1. Kommisjonen mottok 26. september 2019 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning.

Meldingen berører følgende foretak:

- Broadcom Inc. ("Broadcom", USA)
- Symantec Corporation ("Symantec", USA)

Broadcom overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over deler av Symantec. Den foreslåtte foretakssammenslutningen berører bare Symantecs foretakssikkerhetsvirksomhet (Enterprise Security Business).

Sammenslutningen gjennomføres ved kjøp av aktiva.

2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:

- Broadcom: teknologiforetak som utformer, utvikler og leverer et bredt spekter av halvledere samt infrastruktur-programvareløsninger.
- Symantec: utformer, produserer og leverer sikkerhetsprogramvare, lagrings- og systemforvaltningsløsninger til forbrukere og foretak. Foretakets Enterprise Security Business omfatter en blanding av produkter, tjenester og løsninger for å tilby avansert trusselbeskyttelse og informasjonsbeskyttelse til foretak.

3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt.

Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(2)</sup>.

4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge sine merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter offentliggjøring av denne meldingen i EUT C 334 av 4.10.2019. Følgende referanse bør alltid oppgis:

M.9358 – Broadcom / Symantec Enterprise Security Business

Merknadene sendes til Kommisjonen per e-post, faks eller post. Vennligst bruk følgende kontaktopplysninger:

E-post: [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)

Faks: +32 229 64301

Postadresse:  
European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
BE-1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIA

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1. 2004, s. 1 ("fusjonsforordningen").

<sup>(2)</sup> EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**  
**(Sak M.9524 – Fortress Investment Group / Majestic Wine Warehouses /**  
**Les Celliers De Calais)**

2019/EØS/81/03

**Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommisjonen mottok 30. september 2019 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning.

Meldingen berører følgende foretak:

- Fortress Investment Group LLC ("Fortress Investment", USA)
- Majestic Wine Warehouses Limited ("Majestic Wine Warehouses", Det forente kongerike) og Les Celliers de Calais S.A.S ("Les Celliers de Calais", Frankrike)

Fortress Investment overtar alene kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele Majestic Wine Warehouses og Les Celliers de Calais.

Sammenslutningen gjennomføres ved kjøp av aksjer.

2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
- Fortress Investment: et investeringsforvaltningsforetak.
  - Majestic Wine Warehouses og Les Celliers de Calais: detaljhandel med vin, øl, brennevin og andre drikkevarer.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt.

Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(2)</sup>.

4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge sine merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter offentliggjøring av denne meldingen i EUT C 341 av 9.10.2019. Følgende referanse bør alltid oppgis:

M.9524 – Fortress Investment Group / Majestic Wine Warehouses / Les Celliers De Calais

Merknadene sendes til Kommisjonen per e-post, faks eller post. Vennligst bruk følgende kontaktopplysninger:

E-post: [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)

Faks: +32 22964301

Postadresse:  
European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
BE-1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIA

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1 ("fusjonsforordningen").

<sup>(2)</sup> EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**  
**(Sak M.9527 – New Media Investment Group / Gannett Co)**  
**Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

2019/EØS/81/04

1. Kommisjonen mottok 30. september 2019 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning.

Meldingen berører følgende foretak:

- New Media Investment Group Inc. (USA)
- Gannett Co., Inc. (USA)

New Media Investment Group Inc. overtar alene kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele foretaket Gannett Co., Inc.

Sammenslutningen gjennomføres ved kjøp av aksjer.

2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - New Media Investment Group Inc.: publisering av lokale papiraviser og online media.
  - Gannett Co., Inc.: media- og markedsføringsforetak, herunder publisering av lokale og nasjonale papiraviser og online media.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt.

Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(2)</sup>.

4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge sine merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter offentliggjøring av denne meldingen i EUT C 336 av 7.10.2019. Følgende referanse bør alltid oppgis:

M.9527 – New Media Investment Group / Gannett Co

Merknadene sendes til Kommisjonen per e-post, faks eller post. Vennligst bruk følgende kontaktopplysninger:

E-post: [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)

Faks: +32 229 64301

Postadresse:  
European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
BE-1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIA

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1. 2004, s. 1 ("fusjonsforordningen").

<sup>(2)</sup> EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.



**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**  
**(Sak M.9544 – Brookfield / Johnson Controls Autobatterie)**  
**Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

2019/EØS/81/05

1. Kommisjonen mottok 30. september 2019 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning.

Meldingen berører følgende foretak:

- Brookfield Asset Management Inc. ("Brookfield", USA)
- Johnson Controls Autobatterie GmbH & Co.KGaA ("JC Autobatterie", Tyskland)

Brookfield overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele JC Autobatterie.

Sammenslutningen gjennomføres ved kjøp av aksjer.

2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
- Brookfield: kapitalforvalter med en portefølje som er konsentrert rundt fast eiendom, fornybar energi, infrastruktur og privat egenkapital.
  - JC Autobatterie: forskning, utvikling, markedsføring, produksjon, lisensiering og distribusjon av startbatterier for alle typer kjøretøyer og bruksområder, herunder personkjøretøyer, lastebiler og andre bruksområder.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt.

Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(2)</sup>.

4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge sine merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter offentliggjøring av denne meldingen i EUT C 338 av 8.10.2019. Følgende referanse bør alltid oppgis:

M.9544 – Brookfield / Johnson Controls Autobatterie

Merknadene sendes til Kommisjonen per e-post, faks eller post. Vennligst bruk følgende kontaktopplysninger:

E-post: [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)

Faks: +32 229 64301

Postadresse:  
European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
BE-1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIA

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1. 2004, s. 1 ("fusjonsforordningen").

<sup>(2)</sup> EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning**  
**(Sak M.9549 – BP Group / Bunge Group / BP Bunge Bioenergia)**  
**Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

2019/EØS/81/06

1. Kommisjonen mottok 18. september 2019 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning.

Meldingen berører følgende foretak:

- BP Biocombustíveis S.A. (Brasil), som tilhører BP plc ("BP")
- BP Alternative Energy Investments Limited (Det forente kongerike), som tilhører BP
- Bunge Brasil Holdings BV (Nederland), som tilhører Bunge Limited ("Bunge")
- Bunge Cooperatief UA (Nederland), som tilhører Bunge
- BP Bunge Bioenergia S.A. (Brasil)

BP og Bunge overtar i fellesskap kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) og artikkel 3 nr. 4 over BP Bunge Bioenergia S.A.

Sammenslutningen gjennomføres ved kjøp av aksjer og aktiva i et nystiftet fellesforetak.

2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:

- BP: et globalt konsern med hovedkontor i Det forente kongerike og aktiv innen kartlegging, utvikling og produksjon av olje og gass.
- Bunge: et foretak som er børsnotert i USA og aktivt innen landbruks- og næringmiddelsektoren. Dets hovedvirksomhet omfatter handel med oljevekster og korn, pressing av frø og produksjon og markedsføring av matolje.
- BP Bunge Bioenergia S.A.: vil være involvert i dyrking av sukkerrør, produksjon og salg av rørsukker, produksjon og salg av bioetanol samt kombinert kraftproduksjon fra bagasse. Denne virksomheten vil foregå i Brasil.

3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt.

Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(2)</sup>.

4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge sine merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter offentliggjøring av denne meldingen i EUT C 341 av 9.10.2019. Følgende referanse bør alltid oppgis:

M.9549 – BP Group / Bunge Group / BP Bunge Bioenergia

Merknadene sendes til Kommisjonen per e-post, faks eller post. Vennligst bruk følgende kontaktopplysninger:

E-post: [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)

Faks: +32 229 64301

Postadresse:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
BE-1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIA

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1 ("fusjonsforordningen").

<sup>(2)</sup> EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning****2019/EØS/81/07****(Sak M.9552 – BP / China National Aviation Fuel Group / CNAF Air BP  
General Aviation Fuel Company)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommisjonen mottok 30. september 2019 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning.

Meldingen berører følgende foretak:

- BP Global Investments Limited ("BP GIL"), et heleid datterselskap av BP plc. ("BP")
- CNAF Group General Aviation Development Co., Ltd., et heleid datterselskap av China National Aviation Fuel Group Limited ("China National Aviation Fuel Group")
- CNAF Air BP General Aviation Fuel Company Limited ("CNAF Air BP General Aviation Fuel Company")

BP og China National Aviation Fuel Group overtar i fellesskap kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) og artikkel 3 nr. 4 over CNAF Air BP General Aviation Fuel Company.

Sammenslutningen gjennomføres ved kjøp av aksjer i et nystiftet fellesforetak.

2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - BP: et verdensomspennende foretak aktivt innen i) kartlegging, produksjon og markedsføring av råolje- og naturgassforekomster, ii) raffinering, markedsføring, levering og transport av petroleumsprodukter, iii) produksjon og levering av petrokjemiske produkter og tilknyttede produkter og iv) levering av alternativ energi.
  - China National Aviation Fuel Group: er en kinesisk statseid leverandør av drivstoff til luftfartøyer.
  - CNAF Air BP General Aviation Fuel Company: et nystiftet fellesforetak som vil ha virksomhet innen levering av drivstoff til luftfartøyer til generell luftfartsvirksomhet i Kina.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt.

Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(2)</sup>.

4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge sine merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter offentliggjøring av denne meldingen i EUT C 338 av 8.10.2019. Følgende referanse bør alltid oppgis:

M.9552 – BP / China National Aviation Fuel Group / CNAF Air BP General Aviation Fuel Company

Merknadene sendes til Kommisjonen per e-post, faks eller post. Vennligst bruk følgende kontaktopplysninger:

E-post: [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)

Faks: +32 229 64301

Postadresse:  
European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
BE-1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIA

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1. 2004, s. 1 ("fusjonsforordningen").

<sup>(2)</sup> EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

**Forhåndsmelding om en foretakssammenslutning****2019/EØS/81/08****(Sak M.9575 – Renault/Mobivia/Exadis)****Sak som kan bli behandlet etter forenklet framgangsmåte**

1. Kommisjonen mottok 25. september 2019 melding i henhold til artikkel 4 i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup> om en planlagt foretakssammenslutning.

Meldingen berører følgende foretak:

- Renault S.A.S ("Renault", Frankrike)
- Mobivia S.A. ("Mobivia", Frankrike)
- Exadis (Frankrike)

Renault og Mobivia overtar kontroll i henhold til fusjonsforordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) over hele foretaket Exadis.

Sammenslutningen gjennomføres ved kjøp av aksjer.

2. De berørte foretakene har virksomhet på følgende områder:
  - Renault: konsernets hovedvirksomhet er utforming, produksjon og salg av motorkjøretøyer gjennom sitt distribusjonsnettverk og produksjon og distribusjon av reservedeler til motorkjøretøyer.
  - Mobivia: konsernet er hovedsakelig aktivt på ettermarkedet for kjøretøyer, for eksempel innen vedlikehold, reparasjon og salg av reservedeler og dekk, samt i sektoren for ny mobilitet.
  - Exadis: spesialist på engrosdistribusjon av reservedeler for personbiler og lette nyttekjøretøyer.
3. Etter en foreløpig undersøkelse finner Kommisjonen at den meldte foretakssammenslutningen kan komme inn under virkeområdet for fusjonsforordningen. Det er imidlertid ikke truffet endelig beslutning på dette punkt.

Det gjøres oppmerksom på at denne saken kan bli behandlet etter framgangsmåten fastsatt i kommisjonskunngjøringen om forenklet framgangsmåte for behandling av visse foretakssammenslutninger etter rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(2)</sup>.

4. Kommisjonen innbyr interesserte parter til å framlegge sine merknader til den planlagte foretakssammenslutningen for Kommisjonen.

Merknadene må være Kommisjonen i hende senest ti dager etter offentliggjøring av denne meldingen i EUT C 333 av 4.10.2019. Følgende referanse bør alltid oppgis:

M.9575 – Renault/Mobivia/Exadis

Merknadene sendes til Kommisjonen per e-post, faks eller post. Vennligst bruk følgende kontaktopplysninger:

E-post: [COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu](mailto:COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu)

Faks: +32 229 64301

Postadresse:  
European Commission  
Directorate-General for Competition  
Merger Registry  
BE-1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIA

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1 ("fusjonsforordningen").

<sup>(2)</sup> EUT C 366 av 14.12.2013, s. 5.

**Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning** **2019/EØS/81/09**  
**(Sak M.9420 – Crédit Agricole / Banco Santander / Santander Securities Services)**

Kommisjonen besluttet 24. september 2019 å ikke gjøre innsigelse mot ovennevnte meldte foretakssammenslutning og å erklære den forenlig med det felles marked. Beslutningen er truffet på grunnlag av artikkel 6 nr. 1 bokstav b) i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup>. Den foreligger i uavkortet form bare på engelsk og vil bli offentliggjort etter at eventuelle forretningshemmeligheter er fjernet. Beslutningen blir gjort tilgjengelig:

- på Europa-nettstedet for konkurransesaker (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette nettstedet inneholder ulike funksjoner som gjør det lettere å finne en bestemt beslutning, med mulighet for å søke på blant annet foretaksnavn, saksnummer, dato og saksområde,
- i elektronisk form på nettstedet EUR-Lex, under dokumentnummer 32019M9420. EUR-Lex gir tilgang til EU-retten på Internett (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).

**Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning** **2019/EØS/81/10**  
**(Sak M.9490 – VWFS / TÜV Süd AS / FC / CarMob)**

Kommisjonen besluttet 23. september 2019 å ikke gjøre innsigelse mot ovennevnte meldte foretakssammenslutning og å erklære den forenlig med det felles marked. Beslutningen er truffet på grunnlag av artikkel 6 nr. 1 bokstav b) i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup>. Den foreligger i uavkortet form bare på engelsk og vil bli offentliggjort etter at eventuelle forretningshemmeligheter er fjernet. Beslutningen blir gjort tilgjengelig:

- på Europa-nettstedet for konkurransesaker (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette nettstedet inneholder ulike funksjoner som gjør det lettere å finne en bestemt beslutning, med mulighet for å søke på blant annet foretaksnavn, saksnummer, dato og saksområde,
- i elektronisk form på nettstedet EUR-Lex, under dokumentnummer 32019M9490. EUR-Lex gir tilgang til EU-retten på Internett (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1.

**Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning****2019/EØS/81/11****(Sak M.9511 – Macquarie Group / Ocean Breeze Energy and Perikles)**

Kommisjonen besluttet 24. september 2019 å ikke gjøre innsigelse mot ovennevnte meldte foretakssammenslutning og å erklære den forenlig med det felles marked. Beslutningen er truffet på grunnlag av artikkel 6 nr. 1 bokstav b) i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup>. Den foreligger i uavkortet form bare på engelsk og vil bli offentliggjort etter at eventuelle forretningshemmeligheter er fjernet. Beslutningen blir gjort tilgjengelig:

- på Europa-nettstedet for konkurransesaker (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette nettstedet inneholder ulike funksjoner som gjør det lettere å finne en bestemt beslutning, med mulighet for å søke på blant annet foretaksnavn, saksnummer, dato og saksområde,
- i elektronisk form på nettstedet EUR-Lex, under dokumentnummer 32019M9511. EUR-Lex gir tilgang til EU-retten på Internett (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).

**Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning****2019/EØS/81/12****(Sak M.9513 – Apax Partners / ADCO)**

Kommisjonen besluttet 23. september 2019 å ikke gjøre innsigelse mot ovennevnte meldte foretakssammenslutning og å erklære den forenlig med det felles marked. Beslutningen er truffet på grunnlag av artikkel 6 nr. 1 bokstav b) i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup>. Den foreligger i uavkortet form bare på engelsk og vil bli offentliggjort etter at eventuelle forretningshemmeligheter er fjernet. Beslutningen blir gjort tilgjengelig:

- på Europa-nettstedet for konkurransesaker (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette nettstedet inneholder ulike funksjoner som gjør det lettere å finne en bestemt beslutning, med mulighet for å søke på blant annet foretaksnavn, saksnummer, dato og saksområde,
- i elektronisk form på nettstedet EUR-Lex, under dokumentnummer 32019M9513. EUR-Lex gir tilgang til EU-retten på Internett (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1.

**Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning****2019/EØS/81/13****(Sak M.9523 – Munich RE / DIF / Green Investment Group / Covanta /  
Dublin Waste-To-Energy facility)**

Kommisjonen besluttet 24. september 2019 å ikke gjøre innsigelse mot ovennevnte meldte foretakssammenslutning og å erklære den forenlig med det felles marked. Beslutningen er truffet på grunnlag av artikkel 6 nr. 1 bokstav b) i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup>. Den foreligger i uavkortet form bare på engelsk og vil bli offentliggjort etter at eventuelle forretningshemmeligheter er fjernet. Beslutningen blir gjort tilgjengelig:

- på Europa-nettstedet for konkurransesaker (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette nettstedet inneholder ulike funksjoner som gjør det lettere å finne en bestemt beslutning, med mulighet for å søke på blant annet foretaksnavn, saksnummer, dato og saksområde,
- i elektronisk form på nettstedet EUR-Lex, under dokumentnummer 32019M9523. EUR-Lex gir tilgang til EU-retten på Internett (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).

**Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning****2019/EØS/81/14****(Sak M.9525 – EPE/OCH/Omnicare)**

Kommisjonen besluttet 26. september 2019 å ikke gjøre innsigelse mot ovennevnte meldte foretakssammenslutning og å erklære den forenlig med det felles marked. Beslutningen er truffet på grunnlag av artikkel 6 nr. 1 bokstav b) i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup>. Den foreligger i uavkortet form bare på engelsk og vil bli offentliggjort etter at eventuelle forretningshemmeligheter er fjernet. Beslutningen blir gjort tilgjengelig:

- på Europa-nettstedet for konkurransesaker (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette nettstedet inneholder ulike funksjoner som gjør det lettere å finne en bestemt beslutning, med mulighet for å søke på blant annet foretaksnavn, saksnummer, dato og saksområde,
- i elektronisk form på nettstedet EUR-Lex, under dokumentnummer 32019M9525. EUR-Lex gir tilgang til EU-retten på Internett (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1.

**Beslutning om å ikke gjøre innsigelse mot en meldt foretakssammenslutning****2019/EØS/81/15****(Sak M.9528 – Macquarie Infrastructure and Real Assets / Currenta)**

Kommisjonen besluttet 26. september 2019 å ikke gjøre innsigelse mot ovennevnte meldte foretakssammenslutning og å erklære den forenlig med det felles marked. Beslutningen er truffet på grunnlag av artikkel 6 nr. 1 bokstav b) i rådsforordning (EF) nr. 139/2004<sup>(1)</sup>. Den foreligger i uavkortet form bare på engelsk og vil bli offentliggjort etter at eventuelle forretningshemmeligheter er fjernet. Beslutningen blir gjort tilgjengelig:

- på Europa-nettstedet for konkurransesaker (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette nettstedet inneholder ulike funksjoner som gjør det lettere å finne en bestemt beslutning, med mulighet for å søke på blant annet foretaksnavn, saksnummer, dato og saksområde,
- i elektronisk form på nettstedet EUR-Lex, under dokumentnummer 32019M9528. EUR-Lex gir tilgang til EU-retten på Internett (<http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>).

---

<sup>(1)</sup> EUT L 24 av 29.1.2004, s. 1.



**Kommisjonskunngjøring – Retningslinjer for fortolkning og  
anvendelse av rådsdirektiv 93/13/EØF om urimelige vilkår i forbrukeravtaler**

2019/EØS/81/16

Rådsdirektiv 93/13/EØF<sup>(1)</sup> er et prinsippbasert direktiv. Det beskytter forbrukere mot urimelige vilkår i alle typer avtaler som inngås mellom næringsdrivende og forbrukere. I den forbindelse er direktivet et viktig verktøy for å oppnå rettferdighet i det indre marked.

Kommisjonen har nå utstedt en kunngjøring som inneholder retningslinjer for fortolkning og anvendelse av direktivet.

Hovedformålet med kunngjøringen av retningslinjene er å legge fram, på en strukturert måte, fortolkningen som Den europeiske unions domstol har framlagt om hovedkonseptene og -bestemmelsene i direktiv 93/13/EØF, i lys av spesifikke saker behandlet av domstolene i medlemsstatene. Kommisjonen ønsker på den måten å øke bevisstheten om denne rettspraksisen blant alle berørte parter, som forbrukere, næringsdrivende, myndighetene i medlemsstatene, herunder nasjonale domstoler, og juridiske aktører, i hele EU, og dermed gjøre det lettere å anvende den i praksis.

For kunngjøringen i sin helhet, se [EUT C 323 av 27.9.2019, s. 4](#).

**Oversikt over EU-beslutninger om markedsføringstillatelser for legemidler**

2019/EØS/81/17

En oversikt over beslutninger om markedsføringstillatelser for legemidler fra 1. juli til 31. august 2019 er nå offentliggjort i *Den europeiske unions tidende* ([EUT C 334 av 4.10.2019, s. 1 og 17](#)).

---

<sup>(1)</sup> Rådsdirektiv 93/13/EØF av 5. april 1993 om urimelige vilkår i forbrukeravtaler ("Forbrukeravtaledirektivet") (EFT L 95 av 21.4.1993, s. 29), endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2011/83/EU (EUT L 304 av 22.11.2011, s. 64).