Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Zehnte Kammer)

13. Februar 2025*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Verkehr – Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße – Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 – Öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen – Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c – Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge – Vergabe eines Auftrags zur Erbringung öffentlicher Busverkehrsdienste – Vergabe als Vertrag über eine Dienstleistungskonzession – Direktvergabe an einen internen Betreiber durch eine zuständige örtliche Behörde – Art. 5 Abs. 3 – Wettbewerbliches Vergabeverfahren – Vergabe eines Auftrags für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen durch eine andere zuständige Behörde – Teilnahme des internen Betreibers – Voraussetzungen“

In der Rechtssache C-684/23

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht von der Administratīvā rajona tiesa (Bezirksverwaltungsgericht, Lettland) mit Entscheidung vom 15. November 2023, beim Gerichtshof eingegangen am 15. November 2023, in dem Verfahren

„Latvijas Sabiedriskais Autobuss“ SIA

gegen

Iepirkumu uzraudzības birojs,

„Autotransporta direkcija“ VSIA

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zehnte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten der Vierten Kammer I. Jarukaitis in Wahrnehmung der Aufgaben des Präsidenten der Zehnten Kammer sowie der Richter E. Regan (Berichterstatter) und Z. Csehi,

Generalanwältin: T. Ćapeta,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

* Verfahrenssprache: Lettisch.

– der „Latvijas Sabiedriskais Autobuss“ SIA, vertreten durch A. Hartpenga, Advokāte,

– der „Autotransporta direkcija“ VSIA, vertreten durch A. Caune, Valdes priekšsēdētājs, und T. Vectirāns, Valdes loceklis,

– der lettischen Regierung, vertreten durch E. Bārdiņš, J. Davidoviča und K. Pommere als Bevollmächtigte,

– der Europäischen Kommission, vertreten durch P. Messina und I. Rubene als Bevollmächtigte,

aufgrund der nach Anhörung der Generalanwältin ergangenen Entscheidung, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c und Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. 2007, L 315, S. 1) in der durch die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 (ABl. 2016, L 354, S. 22) geänderten Fassung (im Folgenden: Verordnung Nr. 1370/2007).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der „Latvijas Sabiedriskais Autobuss“ SIA, einer Gesellschaft lettischen Rechts, auf der einen Seite und dem Iepirkumu uzraudzības birojs (Amt zur Überwachung des öffentlichen Beschaffungswesens, Lettland) (im Folgenden: Amt) sowie der „Autotransporta direkcija“ VSIA (im Folgenden: ATD), einem öffentlichen Unternehmen, das mit der Organisation der öffentlichen Verkehrsdienste in Lettland betraut ist, auf der anderen Seite über die Einräumung des Rechts zur Erbringung öffentlicher Busverkehrsdienste im regionalen Liniennetz der Stadt Ventspils (Lettland).

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Verordnung Nr. 1370/2007

3 In den Erwägungsgründen 6, 7 und 18 der Verordnung Nr. 1370/2007 heißt es:

„(6) Viele Mitgliedstaaten haben Rechtsvorschriften erlassen, die zumindest für einen Teilbereich ihres öffentlichen Verkehrsmarktes die Gewährung ausschließlicher Rechte und die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Rahmen transparenter und fairer Vergabeverfahren vorsehen. Dies hat eine erhebliche Zunahme des Handels zwischen den Mitgliedstaaten bewirkt und dazu geführt, dass inzwischen mehrere Betreiber eines öffentlichen Dienstes Personenverkehrsdienste in mehr als einem Mitgliedstaat erbringen.

Die Entwicklung der nationalen Rechtsvorschriften hat jedoch zu uneinheitlichen Verfahren und Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Rechte der Betreiber eines öffentlichen Dienstes und der Pflichten der zuständigen Behörden geführt. Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs [(ABl. 1969, L 156, S. 1)] regelt nicht die Art und Weise, in der in der [Europäischen] Gemeinschaft öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben werden müssen, und insbesondere nicht die Bedingungen, unter denen diese ausgeschrieben werden sollten. Eine Aktualisierung des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens ist daher angebracht.

(7) Studien und die Erfahrungen der Mitgliedstaaten, in denen es schon seit einigen Jahren Wettbewerb im öffentlichen Verkehr gibt, zeigen, dass, sofern angemessene Schutzmaßnahmen vorgesehen werden, die Einführung des regulierten Wettbewerbs zwischen Betreibern zu einem attraktiveren und innovativeren Dienstleistungsangebot zu niedrigeren Kosten führt, ohne dass die Betreiber eines öffentlichen Dienstes bei der Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgaben behindert werden. Dieser Ansatz wurde vom Europäischen Rat im Rahmen des so genannten Lissabon-Prozesses vom 28. März 2000 gebilligt, der die [Europäische] Kommission, den Rat [der Europäischen Union] und die Mitgliedstaaten aufgefordert hat, im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse die Liberalisierung in Bereichen wie dem Verkehr zu beschleunigen.

…

(18) Vorbehaltlich der einschlägigen Bestimmungen des nationalen Rechts können örtliche Behörden oder – falls diese nicht vorhanden sind – nationale Behörden öffentliche Personenverkehrsdienste in ihrem Gebiet entweder selbst erbringen oder einen internen Betreiber ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren damit beauftragen. Zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen muss die Möglichkeit der Eigenerbringung jedoch streng kontrolliert werden. Die zuständige Behörde oder die Gruppe zuständiger Behörden, die – kollektiv oder durch ihre Mitglieder – integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste erbringt, sollte die erforderliche Kontrolle ausüben. Ferner sollte es einer zuständigen Behörde, die ihre Verkehrsdienste selbst erbringt, oder einem internen Betreiber untersagt sein, an wettbewerblichen Vergabeverfahren außerhalb des Zuständigkeitsgebiets dieser Behörde teilzunehmen. Die Behörde, die die Kontrolle über den internen Betreiber ausübt, sollte ferner die Möglichkeit haben, diesem Betreiber die Teilnahme an wettbewerblichen Vergabeverfahren innerhalb ihres Zuständigkeitsgebiets zu untersagen. …“

4 Art. 1 („Zweck und Anwendungsbereich“) Abs. 1 Unterabs. 1 der Verordnung Nr. 1370/2007 bestimmt:

„Zweck dieser Verordnung ist es, festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.“

5 Art. 2 („Begriffsbestimmungen“) der Verordnung Nr. 1370/2007 sieht vor:

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

…

b) ‚zuständige Behörde' jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung;

c) ‚zuständige örtliche Behörde' jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt;

…

h) ‚Direktvergabe' die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an einen bestimmten Betreiber eines öffentlichen Dienstes ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens;

i) ‚öffentlicher Dienstleistungsauftrag' einen oder mehrere rechtsverbindliche Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen; gemäß der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedstaaten können diese rechtsverbindlichen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde bestehen:

   – die die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder

   – die Bedingungen enthält, unter denen die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut;

j) ‚interner Betreiber' eine rechtlich getrennte Einheit, über die eine zuständige örtliche Behörde – oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde – eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht;

…"

6 Art. 5 („Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge") der Verordnung Nr. 1370/2007 bestimmt:

„(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben. Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG [des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste (ABl. 2004, L 134, S. 1)] oder 2004/18/EG [des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge (ABl. 2004, L 134, S. 114)] für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen. Werden Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Absätze 2 bis 6 des vorliegenden Artikels nicht anwendbar.

(2) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann jede zuständige örtliche Behörde – unabhängig davon, ob es sich dabei um eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden handelt, die integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste anbietet – entscheiden, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde – oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde – eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.

…

Fasst eine zuständige örtliche Behörde diesen Beschluss, so gilt Folgendes:

…

b) Die Voraussetzung für die Anwendung dieses Absatzes ist, dass der interne Betreiber und jede andere Einheit, auf die dieser Betreiber einen auch nur geringfügigen Einfluss ausübt, ihre öffentlichen Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde ausführen – ungeachtet der abgehenden Linien oder sonstiger Teildienste, die in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter zuständiger örtlicher Behörden führen – und nicht an außerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde organisierten wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnehmen.

c) Ungeachtet des Buchstabens b kann ein interner Betreiber frühestens zwei Jahre vor Ablauf des direkt an ihn vergebenen Auftrags an fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren teilnehmen, sofern endgültig beschlossen wurde, die öffentlichen Personenverkehrsdienste, die Gegenstand des Auftrags des internen Betreibers sind, im Rahmen eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben und der interne Betreiber nicht Auftragnehmer anderer direkt vergebener öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist.

…

(3) Werden die Dienste Dritter, die keine internen Betreiber sind, in Anspruch genommen, so müssen die zuständigen Behörden die öffentlichen Dienstleistungsaufträge außer in den in den Absätzen 3a, 4, 4a, 4b, 5 und 6 vorgesehenen Fällen im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben. Das für die wettbewerbliche Vergabe angewandte Verfahren muss allen Betreibern offenstehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen. …

…

(5) Die zuständige Behörde kann im Fall einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation Notmaßnahmen ergreifen.

Die Notmaßnahmen bestehen in der Direktvergabe oder einer förmlichen Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Auflage, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu übernehmen. Der Betreiber eines öffentlichen Dienstes hat das Recht, gegen den Beschluss zur Auferlegung der Übernahme bestimmter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Widerspruch einzulegen. Der Zeitraum, für den ein

öffentlicher Dienstleistungsauftrag als Notmaßnahme vergeben, ausgeweitet oder dessen Übernahme auferlegt wird, darf zwei Jahre nicht überschreiten."

Richtlinie 2014/23/EU

7 In Art. 5 („Begriffsbestimmungen") der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. 2014, L 94, S. 1, berichtigt u. a. in ABl. 2022, L 192, S. 37) heißt es:

„Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. ‚Konzession' eine Bau- oder Dienstleistungskonzession im Sinne der Buchstaben a und b:

…

b) ‚Dienstleistungskonzession' einen entgeltlichen, schriftlich geschlossenen Vertrag, mit dem ein oder mehrere öffentliche Auftraggeber oder Auftraggeber einen oder mehrere Wirtschaftsteilnehmer mit der Erbringung und der Verwaltung von Dienstleistungen betrauen, die nicht in der Ausführung von Bauleistungen nach Buchstabe a bestehen, wobei die Gegenleistung entweder allein in dem Recht zur Verwertung der vertragsgegenständlichen Dienstleistungen oder in diesem Recht zuzüglich einer Zahlung besteht.

Mit der Vergabe einer Bau- oder Dienstleistungskonzession geht auf den Konzessionsnehmer das Betriebsrisiko für die Nutzung des entsprechenden Bauwerks beziehungsweise für die Verwertung der Dienstleistungen über, wobei es sich um ein Nachfrage- und/oder ein Angebotsrisiko handeln kann. Das Betriebsrisiko gilt als vom Konzessionsnehmer getragen, wenn unter normalen Betriebsbedingungen nicht garantiert ist, dass die Investitionsaufwendungen oder die Kosten für den Betrieb des Bauwerks oder die Erbringung der Dienstleistungen, die Gegenstand der Konzession sind, wieder erwirtschaftet werden können. Der Teil des auf den Konzessionsnehmer übergegangenen Risikos umfasst es, den Unwägbarkeiten des Marktes tatsächlich ausgesetzt zu sein, so dass potenzielle geschätzte Verluste des Konzessionsnehmers nicht rein nominell oder vernachlässigbar sind;

…"

8 Art. 10 („Für von öffentlichen Auftraggebern und Auftraggebern vergebene Konzessionen geltende Ausschlüsse") Abs. 3 der Richtlinie 2014/23 bestimmt:

„Diese Richtlinie gilt nicht für Konzessionen, die … im Bereich der öffentlichen Personenverkehrsdienste im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden."

Lettisches Recht

9 Art. 8 Abs. 2 und 3 des Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums (Gesetz über öffentliche Verkehrsdienste) vom 14. Juli 2007 (*Latvijas Vēstnesis*, 2007, Nr. 106) sieht vor:

„(2) Der öffentliche Auftraggeber führt die Vergabe von Aufträgen über öffentliche Verkehrsdienste nach dem Publisko iepirkumu likums [(Gesetz über öffentliche Aufträge)] oder

nach den Rechtsvorschriften über die Konzessionsvergabe durch, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist.

(3) Der öffentliche Auftraggeber kann das Recht zur Erbringung öffentlicher Verkehrsdienste in den in der Verordnung Nr. 1370/2007 vorgesehenen Fällen und nach den in ihr vorgesehenen Modalitäten direkt vergeben, ohne das in Abs. 2 des vorliegenden Artikels bezeichnete Verfahren zur Vergabe öffentlicher Verkehrsdienste durchzuführen. …“

Ausgangsrechtsstreit und Vorlagefragen

Der im Ausgangsverfahren in Rede stehende öffentliche Auftrag

10 Am 19. Mai 2021 schrieb die ATD als öffentliche Auftraggeberin ein offenes Verfahren über die Einräumung des Rechts zur Erbringung öffentlicher Busverkehrsdienste im regionalen Liniennetz aus, in dem die Angebote bis zum 30. August 2021 abzugeben waren (im Folgenden: im Ausgangsverfahren in Rede stehender öffentlicher Auftrag). Die Klägerin des Ausgangsverfahrens gab im Rahmen dieses Verfahrens ein Angebot ab, das auch das Los „Ventspils“ umfasste.

11 Mit Entscheidung vom 7. Dezember 2022 (im Folgenden: Entscheidung vom 7. Dezember 2022) lehnte die ATD dieses Angebot ab und vergab den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden öffentlichen Auftrag an eine Gesellschaft, deren gesamtes Kapital von der Stadt Ventspils gehalten wird, und zwar an die Ventspils reiss PSIA (im Folgenden: VR).

Der direkt vergebene öffentliche Dienstleistungsauftrag

12 Am 13. Januar 2012 vergab die Stadt Ventspils als zuständige örtliche Behörde einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag über die Erbringung öffentlicher Busverkehrsdienste in der Stadt Ventspils, der am 31. Dezember 2023 auslaufen sollte, direkt an VR (im Folgenden: direkt vergebener öffentlicher Dienstleistungsauftrag).

13 Am 27. September 2019 beschloss die Stadt Ventspils, die Laufzeit dieses Auftrags zu verkürzen, ihn am 30. September 2021 auslaufen zu lassen und ein Verfahren zur Vergabe des Rechts zur Erbringung öffentlicher Verkehrsdienste in der Stadt durchzuführen. Dieser Auftrag sah allerdings vor, dass seine Laufzeit in den in Art. 5 Abs. 5 der Verordnung Nr. 1370/2007 vorgesehenen Fällen verlängert werden konnte.

14 Am 31. März 2021 leitete die Stadt Ventspils ein Vergabeverfahren für die Erbringung öffentlicher Busverkehrsdienste in der Stadt ein.

15 Am 2. September 2021 beschloss die Stadt aufgrund einer Verzögerung des Vergabeverfahrens auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 5 der Verordnung Nr. 1370/2007, den direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bis zur Vergabe eines neuen Auftrags oder längstens bis zum 30. September 2022 zu verlängern.

16 Am 10. September 2021 wurde das Vergabeverfahren aufgrund einer Entscheidung des Amtes wegen der Notwendigkeit einer Änderung der Ausschreibungsunterlagen ausgesetzt.

17 Am 19. September 2021 leitete die Stadt Ventspils ein neues Vergabeverfahren für die Erbringung öffentlicher Busverkehrsdienste in der Stadt ein.

18 Am 22. September 2022 beschloss die Stadt aufgrund einer Verzögerung des Verfahrens zur Vergabe des öffentlichen Auftrags auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 5 der Verordnung Nr. 1370/2007, den direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bis zur Vergabe eines neuen Auftrags oder längstens bis zum 30. September 2023 erneut zu verlängern.

19 Am 1. Juni 2023 wurde das Vergabeverfahren aufgrund einer Entscheidung des Amtes wegen der Notwendigkeit, Unstimmigkeiten in den Ausschreibungsunterlagen zu beseitigen, ausgesetzt.

Das nationale gerichtliche Verfahren über den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden öffentlichen Auftrag

20 Die Klägerin des Ausgangsverfahrens focht die Entscheidung vom 7. Dezember 2022 beim Amt an und machte geltend, die ATD hätte VR wegen Verstoßes gegen die in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 vorgesehene Zwei-Jahres-Frist, innerhalb deren eine Teilnahme dieses internen Betreibers an einem wettbewerblichen Vergabeverfahren zugelassen werden könne, von dem im Ausgangsverfahren in Rede stehenden öffentlichen Auftrag ausschließen müssen.

21 Mit Entscheidung vom 6. Februar 2023 bestätigte das Amt die Entscheidung vom 7. Dezember 2022 mit der Begründung, dass alle in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 genannten Voraussetzungen zu dem für die Einreichung der Angebote festgesetzten Zeitpunkt, d. h. am 30. August 2021, erfüllt gewesen seien. Die Verlängerung des direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags bis zum 30. September 2023 habe im Einklang mit Art. 5 Abs. 5 der Verordnung stattgefunden, um die Kontinuität der öffentlichen Verkehrsdienste im Gebiet der Stadt Ventspils sicherzustellen. Die Frage, ob möglicherweise eine rechtswidrige staatliche Beihilfe vorliege, sei nicht im Rahmen eines offenen und transparenten Vergabeverfahrens wie des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden, von der ATD organisierten öffentlichen Auftrags zu beurteilen, sondern im Rahmen der von der Stadt getroffenen Entscheidungen und vergebenen Aufträge.

22 Die Klägerin des Ausgangsverfahrens erhob bei der Administratīvā rajona tiesa (Bezirksverwaltungsgericht, Lettland), dem vorlegenden Gericht, Klage gegen die Entscheidung vom 6. Februar 2023.

23 Sie macht geltend, das Amt habe verkannt, dass die Verlängerung des direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags als Notmaßnahme nach Art. 5 Abs. 5 der Verordnung Nr. 1370/2007 dem Abschluss eines neuen, unter Verstoß gegen Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung direkt vergebenen Auftrags gleichkomme.

24 Die Klägerin des Ausgangsverfahrens stellt im Übrigen nicht in Abrede, dass die in der zuletzt genannten Bestimmung vorgesehene Frist von zwei Jahren vor Ablauf des direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zum Zeitpunkt der Abgabe des Angebots, die zwischen dem 19. Mai und dem 30. August 2021 erfolgt sei, beachtet worden sei, da der Ablauf dieses Auftrags auf den 30. September 2021 vorgezogen worden sei. Es wäre allerdings erforderlich gewesen, die Situation zu dem Zeitpunkt erneut zu prüfen, zu dem die Entscheidung über die Vergabe des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden öffentlichen Auftrags getroffen worden sei. Zu diesem Zeitpunkt, d. h. am 7. Dezember 2022, sei der Ablauf des direkt vergebenen öffentlichen

Dienstleistungsauftrags auf den 30. September 2023 verschoben worden, so dass die Abgabe des Angebots in Wirklichkeit außerhalb der Zwei-Jahres-Frist im Sinne der genannten Bestimmung erfolgt sei, die aufgrund der Verschiebung erst am 30. September 2021 zu laufen begonnen habe.

25 Auch stelle die Verkürzung der Dauer des direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch die Stadt Ventspils, gefolgt von einer mehrmaligen Verlängerung dieses Auftrags, um VR eine Teilnahme an dem von der ATD ausgerichteten Vergabeverfahren zu ermöglichen, eine Vorgehensweise dar, die als solche dem mit der Verordnung Nr. 1370/2007 verfolgten Ziel zuwiderlaufe. Dieses bestehe darin, Wettbewerbsverzerrungen zu verringern, die sich daraus ergäben, dass derartigen Dienstleistern eine Genehmigung erteilt werde, an Vergabeverfahren teilzunehmen und öffentliche Verkehrsdienste außerhalb des Gebiets der betreffenden zuständigen örtlichen Behörde zu organisieren. Es sei auch fraglich, ob die Stadt zur Verlängerung des direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags berechtigt gewesen sei, da die Verzögerung oder Verspätung eines Vergabeverfahrens im Allgemeinen nicht als ein Notfall im Sinne von Art. 5 Abs. 5 der Verordnung angesehen werden könne.

26 Das Amt und die ATD sind der Ansicht, dass der „Grundsatz des lauteren Wettbewerbs“ nicht verletzt worden sei, da die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsvertrags, der nach der Vergabe des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden öffentlichen Auftrags abgeschlossen worden sei, erst ab dem 1. Juli 2024 habe beginnen sollen, so dass VR nicht gleichzeitig eine Zahlung für die Ausführung des direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags und des im Rahmen des im Ausgangsverfahren in Rede stehenden öffentlichen Auftrags erhalte.

27 In diesem Zusammenhang ist das vorlegende Gericht der Auffassung, dass es die Voraussetzungen für die Anwendung von Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung zu würdigen habe.

28 Es verweist darauf, dass Generalanwalt Saugmandsgaard Øe in seinen Schlussanträgen in den verbundenen Rechtssachen Mobit und Autolinee Toscane (C-350/17 und C-351/17, EU:C:2018:869, Nrn. 89 bis 104) ausgeführt habe, dass die Missachtung des in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. b der Verordnung Nr. 1370/2007 aufgestellten Erfordernisses der Eingrenzung der Tätigkeiten des internen Betreibers keine Auswirkungen auf ein wettbewerbliches Vergabeverfahren im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung haben könne. Diese Erwägung lasse sich zwar auf Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung übertragen, allerdings habe der Gerichtshof im Urteil vom 21. März 2019, Mobit und Autolinee Toscane (C-350/17 und C-351/17, EU:C:2019:237), zum einen das Verhältnis zwischen Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. b und Art. 5 Abs. 3 der Verordnung nicht geprüft. Zum anderen könnte die volle Wirksamkeit der in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. b und c der Verordnung Nr. 1370/2007 vorgesehenen Beschränkungen beeinträchtigt werden, wenn ihre Einhaltung im Rahmen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens nicht geprüft werden müsste.

29 Dem 18. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 1370/2007 lasse sich entnehmen, dass die Direktvergabe eines Auftrags über öffentliche Personenverkehrsdienste streng geregelt werden müsse, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten. Die Direktvergabe eines solchen Auftrags sei daher als ein wirtschaftlicher Vorteil anzusehen, der unter normalen Marktbedingungen keinem Wirtschaftsteilnehmer zugutekomme, so dass dieser Vorteil und die damit verbundenen Zahlungen Auswirkungen auf den Wettbewerb hätten. Aus diesem Grund untersage Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. b der Verordnung internen Betreibern die Teilnahme an wettbewerblichen Vergabeverfahren außerhalb des Gebiets der zuständigen örtlichen Behörde.

Zur Förderung der Öffnung des Marktes für öffentliche Personenverkehrsdienste sei in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung allerdings eine Ausnahme von diesem Verbot vorgesehen, soweit bestimmte Voraussetzungen eingehalten würden, in deren Fokus der Verzicht auf die Erbringung eines direkt vergebenen Dienstes stehe. Die Entscheidungen über die künftige Durchführung der wirtschaftlichen Tätigkeiten des internen Betreibers wirkten sich auf den vom Bieter angebotenen Preis aus. Zur Gewährleistung fairer Wettbewerbsbedingungen sei es daher entscheidend, dass die in der zuletzt genannten Bestimmung aufgeführten Voraussetzungen im Rahmen von wettbewerblichen Vergabeverfahren geprüft würden.

30 Das vorlegende Gericht hält es daher für erforderlich, den Gerichtshof als Erstes dazu zu befragen, ob im Rahmen des in Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 1370/2007 vorgesehenen Verfahrens die in deren Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c festgelegten Voraussetzungen für die Teilnahme eines internen Betreibers an einem Vergabeverfahren zu prüfen sind.

31 Sollte dies der Fall sein, hätte sich das Gericht als Zweites mit der Auslegung der in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 festgelegten Voraussetzungen und ihrer Anwendung auf den Sachverhalt des Ausgangsverfahrens zu beschäftigen. Aus dieser Bestimmung ergebe sich, dass ein interner Betreiber an einem offenen Vergabeverfahren teilnehmen dürfe, soweit erstens der direkt vergebene öffentliche Dienstleistungsauftrag innerhalb einer Frist von zwei Jahren ablaufe, zweitens endgültig beschlossen worden sei, die öffentlichen Personenverkehrsdienste, die Gegenstand dieses Auftrags seien, im Rahmen eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens auszuschreiben, und drittens der interne Betreiber nicht Auftragnehmer anderer direkt vergebener öffentlicher Dienstleistungsaufträge sei.

32 In der vorliegenden Rechtssache sei zunächst zu klären, zu welchem Zeitpunkt alle in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 vorgesehenen Bedingungen für die Teilnahme eines internen Betreibers an einem wettbewerblichen Vergabeverfahren erfüllt sein müssten. Da eine solche Teilnahme durch ein vom Bieter vorgelegtes Angebot bestätigt werde und sich Entscheidungen über die künftige Durchführung der wirtschaftlichen Tätigkeiten des internen Betreibers auf den von ihm vorgeschlagenen Preis auswirken könnten, müssten die maßgeblichen Bedingungen zum Zeitpunkt der Einreichung des Angebots erfüllt sein.

33 Der Sachverhalt des Ausgangsverfahrens zeige allerdings, dass sich die Situation später ändern könne. So sei im vorliegenden Fall die Laufzeit des direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags mehrfach auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 5 der Verordnung Nr. 1370/2007 verlängert worden und habe insgesamt die Zwei-Jahres-Frist ab der Einreichung des Angebots überschritten. Daher stelle sich die Frage, ob die ATD als öffentliche Auftraggeberin zum Zeitpunkt der Vergabe hätte prüfen müssen, ob die Voraussetzungen von Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung zum Zeitpunkt der Abgabe des Angebots noch erfüllt gewesen seien und ob VR folglich vom Vergabeverfahren auszuschließen gewesen wäre.

34 Das vorlegende Gericht schließt sich der von der Klägerin des Ausgangsverfahrens vorgeschlagenen Auslegung an, wonach im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens auch nach Abgabe des Angebots eingetretene Änderungen der tatsächlichen Umstände zu berücksichtigen seien. Es könne nämlich nicht ausgeschlossen werden, dass die in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 genannten Voraussetzungen nur zum Zeitpunkt der Abgabe des Angebots formal erfüllt seien, insbesondere in Anbetracht der Verbindung zwischen der zuständigen örtlichen Behörde und dem internen Betreiber. Das

Gericht neigt aber dem von der ATD und dem Amt vertretenen Standpunkt zu, wonach Änderungen der tatsächlichen Umstände nach Abgabe eines Angebots unter dem Gesichtspunkt zu prüfen seien, ob sie Auswirkungen auf den lauteren Wettbewerb zwischen den Bietern hätten.

35 Das vorlegende Gericht hält es daher für klärungsbedürftig, ob Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 dahin auszulegen ist, dass der öffentliche Auftraggeber bei der Entscheidung über die Vergabe des Auftrags zur Prüfung verpflichtet ist, ob alle in dieser Vorschrift genannten Voraussetzungen zum Zeitpunkt der Abgabe des Angebots erfüllt waren, auch unter Berücksichtigung von Umständen, die nach der Abgabe des Angebots eingetreten sind und den lauteren Wettbewerb zwischen den Bietern beeinträchtigen können.

36 Als Drittes hält es das vorlegende Gericht für erforderlich, den Gerichtshof mit der Frage zu befassen, ob die Verlängerung eines direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags – wie die Klägerin des Ausgangsverfahrens geltend macht – mit dem Abschluss eines neuen direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 gleichzustellen ist. Da die Verlängerung der Laufzeit des Auftrags im Rahmen eines bestehenden Auftrags erfolge, ohne dass sich dessen weitere Klauseln änderten, bestünden Zweifel, ob die in dieser Bestimmung angeführte Voraussetzung, dass „der interne Betreiber nicht Auftragnehmer anderer direkt vergebener öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist“, so weit auszulegen sei.

37 Unter diesen Umständen hat die Administratīvā rajona tiesa (Bezirksverwaltungsgericht) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Ist Art. 5 der Verordnung Nr. 1370/2007 dahin auszulegen, dass im Rahmen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens nach Abs. 3 der Vorschrift die in ihrem Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c festgelegten Voraussetzungen für die Teilnahme eines internen Betreibers an dem wettbewerblichen Vergabeverfahren zu prüfen sind?

2. Falls die erste Frage bejaht wird: Ist Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 dahin auszulegen, dass der öffentliche Auftraggeber bei der Entscheidung über die Vergabe des Auftrags verpflichtet ist, zu prüfen, ob alle in dieser Vorschrift genannten Voraussetzungen zum Zeitpunkt der Abgabe des Angebots erfüllt waren, auch unter Berücksichtigung von Umständen, die nach der Abgabe des Angebots eingetreten sind und den lauteren Wettbewerb zwischen den Bietern beeinträchtigen können?

3. Falls die erste Frage bejaht wird: Ist Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 dahin auszulegen, dass die Verlängerung eines zuvor abgeschlossenen Dienstleistungsauftrags als anderer direkt vergebener öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne dieser Vorschrift anzusehen ist?

Zu den Vorlagefragen

Vorbemerkungen

38 Die Verordnung Nr. 1370/2007 enthält, wie sich aus ihrem Art. 1 Abs. 1 Unterabs. 1 ergibt, für öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße Sonderregeln zu Modalitäten für das Tätigwerden im Bereich allgemeiner Regelungen zur Vergabe öffentlicher Aufträge (vgl. in diesem

Sinne Urteile vom 27. Oktober 2016, Hörmann Reisen, C-292/15, EU:C:2016:817, Rn. 44 bis 46, und vom 20. September 2018, Rudigier, C-518/17, EU:C:2018:757, Rn. 49), die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung durch die Richtlinien 2004/17 und 2004/18 eingeführt worden waren, die nunmehr durch die Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. 2014, L 94, S. 243) bzw. die Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. 2014, L 94, S. 65) ersetzt wurden.

39 Insoweit sieht Art. 5 der Verordnung Nr. 1370/2007 in seinen Abs. 2 bis 6 besondere Vorschriften für die Vergabe von „öffentlichen Dienstleistungsaufträgen“ im Sinne von Art. 2 Buchst. i der Verordnung für den Personenverkehr auf Schiene und Straße vor, indem er der „zuständigen Behörde“, wie sie in Art. 2 Buchst. b der Verordnung definiert ist, die Wahlfreiheit zwischen einem Verfahren der „Direktvergabe“ im Sinne von Art. 2 Buchst. h der Verordnung und einem wettbewerblichen Vergabeverfahren nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung einräumt.

40 Wie sich Art. 5 Abs. 1 Sätze 2 und 3 der Verordnung Nr. 1370/2007 entnehmen lässt, unterliegt die Vergabe eines Dienstleistungsauftrags für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen allerdings, sofern der Auftrag nicht die Form einer Dienstleistungskonzession annimmt, nicht den in Art. 5 Abs. 2 bis 6 der Verordnung vorgesehenen Sonderregeln, sondern den mit den Richtlinien 2014/24 und 2014/25 eingeführten allgemeinen Regeln für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 27. Oktober 2016, Hörmann Reisen, C-292/15, EU:C:2016:817, Rn. 36 bis 41).

41 Wie der Gerichtshof bereits festgestellt hat, unterlagen Aufträge über öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen, die nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen annehmen, nämlich bereits vor dem Erlass der Verordnung Nr. 1370/2007 vollständig den in den Richtlinien 2004/17 und 2004/18 aufgestellten allgemeinen Regeln für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 21. März 2019, Verkehrsbetrieb Hüttebräucker und Rhenus Veniro, C-266/17 und C-267/17, EU:C:2019:241, Rn. 73).

42 Verträge über „Dienstleistungskonzessionen“ im Sinne der Definition in Art. 5 Abs. 1 Buchst. b der Richtlinie 2014/23, die sich auf die von der Verordnung Nr. 1370/2007 geregelten öffentlichen Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße beziehen, sind hingegen nach Art. 10 Abs. 3 der Richtlinie ausdrücklich von deren Anwendungsbereich ausgenommen.

43 Daraus ergibt sich, dass ein Auftrag für einen öffentlichen Personenverkehrsdienst mit Bussen wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende nur dann unter die Bestimmungen von Art. 5 Abs. 2 und 3 der Verordnung Nr. 1370/2007 fällt, auf die sich die drei Fragen des vorlegenden Gerichts beziehen, wenn er einen Vertrag über eine Dienstleistungskonzession darstellt. Folglich sind die Fragen unter Zugrundelegung dieser Prämisse zu beantworten, die jedoch vom vorlegenden Gericht zu überprüfen ist.

Zur ersten Frage

44 Mit seiner ersten Frage möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 dahin auszulegen ist, dass der öffentliche Auftraggeber, wenn ein interner Betreiber, an den zuvor von einer zuständigen örtlichen

Behörde ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag direkt vergeben wurde, an einem wettbewerblichen Vergabeverfahren im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung teilnimmt, zu prüfen hat, ob dieser Betreiber die in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung aufgeführten Voraussetzungen erfüllt, um seine Berechtigung zur Teilnahme an einem solchen Verfahren zu klären.

45 Es ist darauf hinzuweisen, dass Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. b der Verordnung Nr. 1370/2007 es einem „internen Betreiber“ im Sinne von deren Art. 2 Buchst. j, an den eine „zuständige örtliche Behörde“, wie sie in Art. 2 Buchst. c der Verordnung definiert ist, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt vergeben hat, nach einem als „geografische Eingrenzung“ bezeichneten Erfordernis verbietet, an einem wettbewerblichen Vergabeverfahren außerhalb des Zuständigkeitsgebiets dieser örtlichen Behörde teilzunehmen.

46 Allerdings sieht Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 vor, dass ein interner Betreiber ungeachtet dieses Verbots an wettbewerblichen Vergabeverfahren teilnehmen darf, sofern drei Voraussetzungen erfüllt sind, und zwar erstens, dass diese Teilnahme frühestens zwei Jahre vor Ablauf des direkt an ihn vergebenen Auftrags erfolgt, zweitens, dass endgültig beschlossen wurde, die öffentlichen Personenverkehrsdienste, die Gegenstand dieses Auftrags sind, im Rahmen eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben, und drittens, dass der interne Betreiber nicht Auftragnehmer anderer direkt vergebener öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist.

47 Zur Beantwortung der Vorlagefrage ist daher zu klären, ob die Einhaltung der in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 vorgesehenen Voraussetzungen im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung geboten ist, so dass ein interner Betreiber auszuschließen wäre, wenn ein Verstoß gegen eine dieser Voraussetzungen vorliegt.

48 Nach ständiger Rechtsprechung sind bei der Auslegung einer Unionsvorschrift nicht nur ihr Wortlaut, sondern auch ihr Zusammenhang und die Ziele zu berücksichtigen, die mit der Regelung, zu der sie gehört, verfolgt werden (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 21. Dezember 2023, DOBELES AUTOBUSU PARKS u. a., C-421/22, EU:C:2023:1028, Rn. 40 und die dort angeführte Rechtsprechung).

49 Was erstens den Wortlaut der maßgeblichen Bestimmungen der Verordnung Nr. 1370/2007 betrifft, ist darauf hinzuweisen, dass Art. 5 Abs. 2 der Verordnung, wie sich aus seinen Unterabs. 1 und 3 ergibt, seinem eindeutigen Wortlaut nach die anwendbaren Bestimmungen aufführt, wenn eine zuständige örtliche Behörde beschließt, öffentliche Personenverkehrsdienste an einen „internen Betreiber“, wie er in Art. 2 Buchst. j der Verordnung definiert ist, „direkt … zu vergeben“. Zu den in diesen Bestimmungen vorgesehenen Voraussetzungen gehören die in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c aufgeführten.

50 Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 1370/2007 gilt hingegen nach dem gleichermaßen klaren Wortlaut des ersten Satzes dieser Bestimmung, wenn durch eine zuständige örtliche Behörde statt im Rahmen eines Verfahrens zur Direktvergabe an einen ihrer eigenen internen Betreiber ein „Dritter … in Anspruch genommen“ wird und „die öffentlichen Dienstleistungsaufträge … im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben“ werden. Satz 2 dieser Bestimmung verlangt allerdings ausdrücklich, dass dieses Verfahren „allen Betreibern [offensteht]“, ohne dass ein Verweis auf die in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 der Verordnung aufgeführten Voraussetzungen vorgenommen würde und sich in diesem Art. 5 Abs. 3 ähnliche Voraussetzungen finden würden.

51 Daraus folgt zum einen, dass die zuständigen Behörden, wenn sie einen Auftrag für öffentliche Personenverkehrsdienste vergeben möchten, der in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1370/2007 fällt, entweder das Verfahren der Direktvergabe oder das wettbewerbliche Vergabeverfahren anwenden müssen. Zum anderen müssen diese Behörden, wenn sie sich für das zuletzt genannte Verfahren entscheiden, dieses für alle Betreiber öffnen, einschließlich der internen Betreiber anderer zuständiger Behörden, an die eine Direktvergabe durch die zuletzt genannten Behörden erfolgte.

52 Aus dem Wortlaut der maßgeblichen Bestimmungen der Verordnung Nr. 1370/2007 ergibt sich somit, dass in ihrem Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c die Gültigkeitsvoraussetzungen ausschließlich für Verfahren zur Direktvergabe geregelt sind, so dass sich die Teilnahme eines internen Betreibers, an den ein Auftrag direkt vergeben wurde, an einem wettbewerblichen Vergabeverfahren im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung unter Verstoß gegen eine der in ihrem Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c aufgeführten Voraussetzungen lediglich auf die Gültigkeit dieser Direktvergabe auswirken kann, nicht aber auf die seiner Teilnahme am wettbewerblichen Vergabeverfahren. Die zuletzt genannte Bestimmung hat mithin für die Anwendung von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung keine Relevanz.

53 Diese Auslegung wird zweitens durch den Zusammenhang bestätigt, in den sich Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 einfügt.

54 Diese Bestimmung trägt nämlich zusammen mit Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. b der Verordnung Nr. 1370/2007, da sie, wie sich aus den Rn. 45 und 46 des vorliegenden Urteils ergibt, das darin aufgestellte Verbot konkretisiert, dazu bei, die Reichweite des dort aufgeführten Erfordernisses der geografischen Eingrenzung der Tätigkeiten des internen Betreibers festzulegen.

55 Aus dem Passus „[d]ie Voraussetzung für die Anwendung dieses Absatzes ist“, mit dem die zuletzt genannte Bestimmung eingeleitet wird, ergibt sich nämlich in Ansehung des 18. Erwägungsgrundes der Verordnung Nr. 1370/2007, dass dieses Erfordernis nur für Verfahren zur Direktvergabe eine Gültigkeitsvoraussetzung darstellt, um gleiche Wettbewerbsbedingungen insbesondere dann zu gewährleisten, wenn eine nationale Behörde beschließt, die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten einem internen Betreiber anzuvertrauen.

56 Drittens steht die in Rn. 52 des vorliegenden Urteils vorgenommene Auslegung, da sie es jedem internen Betreiber, an den eine Direktvergabe erfolgt ist, erlaubt, an wettbewerblichen Vergabeverfahren teilzunehmen, auch mit einem der von der Verordnung Nr. 1370/2007 verfolgten Ziele in Einklang, das – wie sich aus ihren Erwägungsgründen 6 und 7 ergibt – darin besteht, den Einsatz dieser Verfahren für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste voranzutreiben. Nach ständiger Rechtsprechung besteht nämlich unionsrechtlich ein Interesse daran, dass die Beteiligung möglichst vieler Bieter an einer Ausschreibung sichergestellt wird (Urteil vom 8. Dezember 2022, BTA Baltic Insurance Company, C-769/21, EU:C:2022:973, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung).

57 Insoweit trifft es zwar zu, dass bestimmte interne Betreiber von der Teilnahme an wettbewerblichen Vergabeverfahren abgehalten werden könnten, da eine solche Teilnahme mit einer Ungültigkeit der Direktvergaben geahndet werden könnte, die an sie erfolgt sind. Dies ändert allerdings nichts daran, dass die Wirksamkeit wettbewerblicher Vergabeverfahren damit gewahrt bleibt, da alle internen Betreiber das uneingeschränkte Recht behalten, an solchen Verfahren teilzunehmen.

58 Im Übrigen muss nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 1370/2007 jedes wettbewerbliche Vergabeverfahren nicht nur „allen Betreibern offenstehen“, sondern auch fair sein und „den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen“. Daher obliegt es, wie die Kommission zu Recht geltend gemacht hat, den zuständigen Behörden, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung dieser Anforderungen unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes zu gewährleisten, indem sie jedem internen Betreiber, an den eine Direktvergabe erfolgt ist, die Möglichkeit zum Nachweis einräumen, dass sein Angebot fair, transparent und nicht diskriminierend ist.

59 Daher ist auf die erste Frage zu antworten, dass Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung Nr. 1370/2007 dahin auszulegen ist, dass der öffentliche Auftraggeber, wenn ein interner Betreiber, an den zuvor von einer zuständigen örtlichen Behörde ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag direkt vergeben wurde, an einem wettbewerblichen Vergabeverfahren im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung teilnimmt, nicht zu prüfen hat, ob dieser Betreiber die in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung aufgeführten Voraussetzungen erfüllt, um seine Berechtigung zur Teilnahme an einem solchen Verfahren zu klären.

Zu den Fragen 2 und 3

60 In Anbetracht der Antwort auf die erste Frage sind die zweite und die dritte Frage nicht zu prüfen.

Kosten

61 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des beim vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Zehnte Kammer) für Recht erkannt:

Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates in der durch die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 geänderten Fassung

ist dahin auszulegen, dass

der öffentliche Auftraggeber, wenn ein interner Betreiber, an den zuvor von einer zuständigen örtlichen Behörde ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag direkt vergeben wurde, an einem wettbewerblichen Vergabeverfahren im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 1370/2007 in der durch die Verordnung 2016/2338 geänderten Fassung teilnimmt, nicht zu prüfen hat, ob dieser Betreiber die in Art. 5 Abs. 2 Unterabs. 3 Buchst. c dieser Verordnung aufgeführten Voraussetzungen erfüllt, um seine Berechtigung zur Teilnahme an einem solchen Verfahren zu klären.

Unterschriften