Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

21 martie 2019*

„Trimitere preliminară – Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – Servicii publice de transport feroviar și rutier de călători – Articolul 5 – Atribuirea contractelor de servicii publice – Articolul 5 alineatul (2) – Atribuire directă – Noțiunea «operator intern» – Autoritate care efectuează un control similar – Articolul 8 alineatul (2) – Regim tranzitoriu – Termen de expirare a atribuirii directe”

În cauzele conexate C-350/17 și C-351/17,

având ca obiect cereri de decizii preliminare formulate în temeiul articolului 267 TFUE de Consiglio di Stato (Consiliul de Stat, Italia), prin deciziile din 6 aprilie 2017, primite de Curte la 12 iunie 2017, în procedurile

Mobit Soc. cons. arl

împotriva

Regione Toscana,

cu participarea:

Autolinee Toscane SpA,

Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) (C-350/17),

și

Autolinee Toscane SpA

împotriva

Mobit Soc. cons. arl

cu participarea:

Regione Toscana,

Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) (C-351/17),

* Limba de procedură: italiana.

CURTEA (Camera a patra)

compusă din domnul T. von Danwitz, președintele Camerei a șaptea, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a patra, doamna K. Jürimäe, și domnii C. Lycourgos, E. Juhász (raportor) și C. Vajda, judecători,

avocat general: domnul H. Saugmandsgaard Øe,

grefier: domnul R. Schiano, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 21 iunie 2018,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Mobit Soc. cons. arl, de P. L. Santoro, de A. Bianchi, de M. Siragusa, de P. Merlino și de M. Malena, avvocati;

– pentru Autolinee Toscane SpA, de M. Lombardo, de G. Mazzei și de G. Morbidelli, avvocati;

– pentru Regione Toscana, de L. Bora, de L. Caso, de S. Fidanzia și de A. Gigliola, avvocati;

– pentru Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), de S. Macchi di Cellere, avvocato, precum și de P. Delelis și de E. Morgan de Rivery, avocats;

– pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de F. Sclafani, avvocato dello Stato;

– pentru guvernul francez, de D. Colas, de P. Dodeller, de E. de Moustier și de C. David, în calitate de agenți;

– pentru guvernul portughez, de L. Inez Fernandes, de M. Figueiredo și de P. Leitão, în calitate de agenți;

– pentru Comisia Europeană, de G. Gattinara și de W. Mölls, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 25 octombrie 2018,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererile de decizie preliminară privesc interpretarea dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO 2007, L 315, p. 1).

2 Aceste cereri au fost formulate în cadrul unor litigii, primul, între Mobit Soc. cons. arl, entitate care reunește mai multe întreprinderi care își desfășoară activitatea în sectorul transporturilor, pe de o parte, și Regione Toscana (Regiunea Toscana, Italia), pe de altă parte, și al doilea, între Autolinee Toscane SpA, pe de o parte, și Mobit, pe de altă parte, în legătură cu atribuirea în favoarea Autolinee Toscane a contractului de concesiune a serviciilor de transport public local.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Considerentul (31) al Regulamentului nr. 1370/2007 enunță:

„Dat fiind faptul că autoritățile competente și operatorii de serviciu public au nevoie de timp pentru a se adapta la dispozițiile prezentului regulament, ar trebui să fie prevăzute dispoziții tranzitorii. În vederea atribuirii treptate a contractelor de servicii publice în conformitate cu prezentul regulament, statele membre ar trebui să transmită Comisiei un raport privind progresele înregistrate, în termen de șase luni de la încheierea primei jumătăți a perioadei de tranziție. Comisia poate propune măsuri corespunzătoare pe baza acestor rapoarte.”

4 Articolul 2 din acest regulament, intitulat „Definiții”, prevede:

„În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

(a) prin «transport public de călători» se înțelege serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu;

(b) prin «autoritate competentă» se înțelege orice autoritate publică sau grup de autorități publice dintr-unul sau mai multe state membre, care are competența de a interveni în transportul public de călători într-o zonă geografică dată sau orice organism învestit cu o astfel de autoritate;

(c) prin «autoritate locală competentă» se înțelege orice autoritate competentă a cărei zonă de competență teritorială nu corespunde teritoriului național;

[…]

(f) prin «drept exclusiv» se înțelege un drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator;

[…]

(h) prin «atribuire directă» se înțelege atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă;

(i) prin «contract de servicii publice» se înțelege unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public; în funcție de dreptul statelor membre, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă:

– sub forma unui act cu putere de lege sau a unor acte administrative speciale sau

– care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă însăși prestează serviciile sau încredințează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern;

(j) prin «operator intern» se înțelege o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente;

[…]”

5 Articolul 3 din regulamentul menționat, intitulat „Contractele de servicii publice și normele generale”, prevede la alineatul (1):

„În cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui contract de servicii publice.”

6 Articolul 4 din Regulamentul nr. 1370/2007, referitor la „Conținutul obligatoriu al contractelor de servicii publice și al normelor generale”, prevede la alineatele (3) și (4):

„(3) Durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul […].

(4) Dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

În cazul în care acest lucru este justificat de costurile care derivă din situația geografică deosebită, durata contractelor de servicii publice în regiunile ultraperiferice, contracte menționate la alineatul (3), poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială.

În cazul în care acest lucru este justificat de amortizarea capitalului în raport cu investiția excepțională în infrastructură, în capital rulant sau în vehicule și dacă respectivul contract de servicii publice este atribuit conform unei proceduri competitive de atribuire, contractul de servicii publice poate fi încheiat pe o durată mai lungă. Pentru a asigura transparența în acest caz, în termen de un an de la încheierea contractului, autoritatea competentă transmite Comisiei contractul de servicii publice și elementele care justifică durata mai lungă a acestuia.”

7 Potrivit articolului 5 din acest regulament, intitulat „Atribuirea de contracte de servicii publice”:

„(1) Contractele de servicii publice se atribuie în conformitate cu normele stabilite prin prezentul regulament. […]

(2) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare sau un grup de autorități care furnizează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să furnizeze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control similar celui exercitat asupra propriilor sale departamente. Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie:

(a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă exercită controlul, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la

capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100 %, în special în cazul parteneriatelor public-privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii;

(b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente;

(c) fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat niciun alt contract de servicii publice atribuit direct;

(d) în lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit contractul de servicii publice;

[…]

(3) Orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4), (5) și (6). Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe.

[…]”

8 Articolul 8 din regulamentul menționat, intitulat „Tranziția”, prevede:

„(1) Contractele de servicii publice se atribuie în conformitate cu normele stabilite prin prezentul regulament. Cu toate acestea, contractele de servicii sau contractele de servicii publice, astfel cum sunt acestea definite în Directiva [2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale (JO 2004, L 134, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 8, p. 3)] sau [în Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii (JO 2004, L 134, p. 114, Ediție specială, 06/vol. 8, p. 116)], pentru servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul se atribuie în conformitate cu procedurile prevăzute în temeiul respectivelor directive, în cazul în care astfel de contracte nu iau forma contractelor de concesiune de

servicii, astfel cum sunt definite în directivele în cauză. Dispozițiile alineatelor (2)-(4) din prezentul articol nu se aplică în cazul în care contractele urmează să fie atribuite în conformitate cu Directiva 2004/17/CE sau 2004/18/CE.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (3), atribuirea de contracte de servicii publice feroviare și rutiere respectă articolul 5 începând cu 3 decembrie 2019. În această perioadă de tranziție, statele membre trebuie să ia măsuri pentru a se conforma treptat dispozițiilor articolului 5, cu scopul de a evita eventuale probleme structurale grave legate, în special, de capacitatea de transport.

În termen de șase luni de la încheierea primei jumătăți a perioadei de tranziție, statele membre transmit Comisiei un raport privind progresele înregistrate, care subliniază punerea în aplicare a oricărei atribuiri treptate de contracte de servicii publice în conformitate cu articolul 5. Pe baza rapoartelor statelor membre, Comisia poate propune măsuri corespunzătoare adresate statelor membre.

(3) În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern:

(a) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;

(b) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;

(c) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;

(d) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire.

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4.

Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (3), autoritățile competente pot alege, în a doua jumătate a perioadei de tranziție prevăzute la alineatul (2), să excludă de la participarea la procedurile de atribuire de contracte prin invitație de participare acei operatori de serviciu public care nu pot dovedi că valoarea serviciilor publice de transport pentru care primesc compensație sau pentru care se bucură de un drept exclusiv acordat în conformitate cu prezentul regulament reprezintă cel puțin jumătate din valoarea tuturor serviciilor publice de transport pentru care primesc compensații sau pentru care se bucură de un drept exclusiv. O astfel de excludere nu se aplică operatorilor de serviciu public care exploatează serviciile care urmează să fie atribuite prin procedura competitivă de atribuire. Pentru aplicarea acestui criteriu nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite prin măsuri de urgență, astfel cum se menționează la articolul 5 alineatul (5).

În cazul în care autoritățile competente recurg la posibilitatea menționată la primul paragraf, ele trebuie să facă acest lucru în mod nediscriminatoriu, excluzând toți potențialii operatori de serviciu public care îndeplinesc criteriul respectiv și informând operatorii potențiali cu privire la decizia lor la începutul procedurii de atribuire a contractelor de servicii publice.

Autoritățile competente în cauză informează Comisia cu privire la intenția lor de a aplica această dispoziție cu cel puțin două luni înaintea publicării invitației de participare la procedura competitivă de atribuire.”

9 În temeiul articolului 12 din Regulamentul nr. 1370/2007, acesta a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009.

10 Regulamentul nr. 1370/2007 a fost modificat prin articolul 1 punctul 9 litera (a) din Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 (JO 2016, L 354, p. 22), intrat în vigoare la 24 decembrie 2017, care nu este însă aplicabil litigiului principal. Articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007, astfel cum a fost modificat, prevede:

„Fără a aduce atingere alineatului (3):

(i) articolul 5 se aplică atribuirii contractelor de servicii publice pentru serviciile de transport de călători, atât transport rutier, cât și transport pe șine cu excepția celui feroviar, cum ar fi transportul cu metroul sau tramvaiul, începând cu 3 decembrie 2019;

[…]

Până la 2 decembrie 2019, statele membre trebuie să ia măsuri pentru a se conforma treptat dispozițiilor articolului 5, cu scopul de a evita eventuale probleme structurale grave legate, în special, de capacitatea de transport.

[…]”

Dreptul italian

11 Articolul 18 alineatul (1) din decreto legislativo nr. 422 – Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59 (Decretul legislativ nr. 422 privind încredințarea către regiuni și organisme locale a unor atribuții și sarcini în materia transportului public local, în temeiul articolului 4 alineatul 4 din Legea nr. 59 din 15 martie 1997) din 19 noiembrie 1997 (GURI nr. 287 din 10 decembrie 1997, p. 4) urmărește să excludă, în măsura posibilului, atribuirile directe ale serviciilor de transport regional și local, pentru motivul că aceste atribuiri aduc, în general, atingere transparenței și eficienței pieței și, în acest scop, impune încheierea unor contracte de servicii pe o perioadă care nu depășește nouă ani, precum și respectarea criteriilor de economie și de eficiență.

12 Articolul 18 alineatul (2) din acest decret legislativ urmărește același obiectiv, limitând participarea la procedurile de cerere de ofertă a entităților care beneficiază de atribuiri directe anterioare sau autorizând participarea acestora doar în cazul în care aceste entități respectă principiile prevăzute la articolul 5 și la articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007.

13 Potrivit articolului 18 alineatul 2 punctul A litera a) din decretul legislativ menționat, „[s]ocietățile, precum și societățile-mamă ale acestora, societățile membre ale aceluiași grup și filialele care, în Italia sau în străinătate, beneficiază de proceduri de atribuire de contracte care nu sunt conforme cu dispozițiile coroborate ale articolului 5 și ale articolului 8 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 1370/2007] și a căror durată depășește data de 3 decembrie 2019 nu pot participa la nicio procedură de atribuire de servicii, chiar dacă a fost deja inițiată. Excluderea nu se aplică întreprinderilor cărora li s-a atribuit serviciul care face obiectul procedurii competitive de atribuire”.

Litigiile principale și întrebările preliminare

14 Prin avizul publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 5 octombrie 2013, Regiunea Toscana a inițiat o procedură pentru atribuirea unui contract de concesiune a serviciilor publice de transport local pe teritoriul său. Din avizul menționat reiese că durata acestei concesiuni trebuia să fie de 108 luni și că obiectul acesteia trebuia să corespundă anual unei distanțe de 90 000 000 km de transport local cu autobuzul (cu o posibilă variație de aproximativ 20 %).

15 Invitațiile de a depune oferte au fost adresate singurelor două entități care își manifestaseră interesul de a participa la procedură, și anume Mobit și Autolinee Toscane.

16 Mobit este un consorțiu italian de societăți din care fac parte mai multe întreprinderi care își exercită activitatea în sectorul transporturilor.

17 Reiese din dosarul prezentat Curții că Autolinee Toscane, societate cu sediul în Italia, este o filială deținută în proporție de 100 % de RATP Dev SA și de RATP Dev Italia Srl, societăți controlate ele însele în întregime de Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP). RATP este o instituție publică creată și controlată de statul francez, care i-a încredințat, prin contracte, exploatarea rețelelor și a liniilor de transport de persoane în regiunea Île-de-France (Franța) începând cu anul 1948. Data de expirare a contractului privind serviciile publice de transport atribuit RATP în Franța, în vigoare la data faptelor pertinente în discuție în litigiul principal, este stabilită la 31 decembrie 2039.

18 La 24 noiembrie 2015, Regiunea Toscana a atribuit provizoriu contractul de concesiune a serviciilor publice de transport în cauză Autolinee Toscane. Atribuirea definitivă în favoarea acesteia din urmă a fost pronunțată la 2 martie 2016.

19 La 15 aprilie 2016, Mobit a formulat o acțiune împotriva acestei decizii de atribuire definitivă la Tribunale amministrativo regionale della Toscana (Tribunalul Administrativ Regional din Toscana, Italia). În susținerea acțiunii formulate, Mobit a contestat legalitatea procedurii de atribuire, bazându-se pe motive întemeiate, cu titlu principal, pe nelegalitatea participării la cererea de ofertă a Autolinee Toscane și pe nereguli ale ofertei prezentate de această societate, precum și, cu titlu subsidiar, pe nelegalitatea ansamblului procedurii.

20 Autolinee Toscane a formulat o acțiune incidentă având ca obiect excluderea ofertei depuse de Mobit. RATP a intervenit în cauză în susținerea Autolinee Toscane.

21 Prin hotărârea din 28 octombrie 2016, Tribunale amministrativo regionale della Toscana (Tribunalul Administrativ Regional din Toscana) a admis atât acțiunea principală, formulată de Mobit, cât și acțiunea incidentă formulată de Autolinee Toscane, anulând decizia de atribuire ca urmare a neregularităților care afectau ofertele prezentate de aceste două entități având în vedere condițiile prevăzute în reglementarea procedurii de cerere de ofertă.

22 Atât Mobit, cât și Autolinee Toscane au formulat apel împotriva acestei hotărâri la Consiglio di Stato (Consiliul de Stat, Italia).

23 În susținerea apelului său, Mobit a invocat, printre altele, faptul că decizia de atribuire încălca articolul 2 literele (b) și (j), articolul 5 alineatul (2) și articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007.

24 În special, Mobit susține că Autolinee Toscane ar fi trebuit să fie exclusă din procedura de atribuire, în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) literele (b) și (d) din Regulamentul nr. 1370/2007, din moment ce aceasta este controlată de RATP, care la rândul său este controlată de statul francez și care este titulara unui contract atribuit în mod direct pentru furnizarea serviciilor de transport în Île-de-France. În consecință, Mobit susține că RATP trebuie, având în vedere contractul de servicii publice de

transport care i-a fost atribuit în Franța, să fie calificată drept „operator intern” în sensul acestor dispoziții. În această calitate, RATP, precum și entitățile asupra cărora exercită o influență, printre care se numără și Autolinee Toscane, nu ar putea participa la procedura competitivă de atribuire privind furnizarea de servicii publice de transport de călători în afara teritoriului regiunii Île-de-France.

25 Considerând că soluționarea litigiilor cu care este sesizat necesită interpretarea dispozițiilor Regulamentului nr. 1370/2007, Consiglio di Stato (Consiliul de Stat) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 5 alineatul (2) din [Regulamentul nr. 1370/2007] (în mod special în ceea ce privește interdicția – prevăzută la literele (b) și (d) [ale acestei dispoziții] – ca un operator intern să participe la cereri de ofertă *extra moenia*) trebuie sau nu să fie aplicat de asemenea atribuirilor directe efectuate la o dată anterioară intrării în vigoare a [acestui] regulament?

2) Un «operator intern» – în sensul aceluiași regulament și eventual prin analogie, sub aspectul finalității, cu jurisprudența referitoare la furnizarea de bunuri «in house» – poate fi asimilat în teorie unei persoane juridice de drept public care beneficiază de o atribuire directă a serviciului de transport local de către autoritatea statală în cazul în care cea dintâi este legată direct de cea de a doua din perspectiva organizării și a controlului, iar capitalul său social este deținut de stat (integral sau în parte, în acest din urmă caz împreună cu alte organisme publice)?

3) În cazul unei atribuiri directe de servicii care intră în domeniul de aplicare al [Regulamentului nr. 1370/2007], faptul că, ulterior atribuirii, autoritatea statală menționată înființează un organism public administrativ care are competențe organizatorice în privința serviciilor în discuție (statul păstrând însă competența exclusivă de a dispune de licența de concesiune) – organism care nu exercită niciun „control similar” asupra entității căreia îi sunt atribuite serviciile în mod direct – constituie sau nu o împrejurare susceptibilă să excludă atribuirea în cauză din domeniul de aplicare al articolului 5 alineatul (2) din regulament?

4) Data inițială de expirare a unei atribuiri directe stabilită după termenul de 30 de ani care expiră la 3 decembrie 2039 [termen care începe să curgă de la data intrării în vigoare a Regulamentului nr. 1370/2007] implică neconformitatea atribuirii cu principiile enunțate la articolul 5 coroborat cu articolul 8 alineatul (3) din regulamentul menționat sau neregularitatea menționată trebuie considerată ca fiind remediată automat, cu toate efectele juridice, prin reducerea implicită *ex lege* [articolul 8 alineatul (3)] la acest termen de 30 de ani?”

Cu privire la cererea de redeschidere a fazei orale a procedurii

26 Printr-un înscris depus la grefa Curții la 11 ianuarie 2019, Mobit a solicitat să se dispună redeschiderea fazei orale a procedurii, în temeiul articolului 83 din Regulamentul de procedură al Curții.

27 În susținerea cererii sale, Mobit invocă faptul că Comisia ar fi inițiat o procedură împotriva Republicii Franceze pentru neconformitatea eventuală cu articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007 a unei legi franceze referitoare la expirarea contractului încheiat cu RATP în ceea ce privește transportul public în regiunea Île-de-France. În plus, ar reieși din trei scrisori trimise de RATP Comisiei, în cadrul acestei proceduri ulterior clasate, că Comisia era convinsă că termenul de 30 ani prevăzut la articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007 expira la o dată anterioară față de ceea ce a susținut în observațiile sale scrise furnizate Curții în prezenta procedură de trimitere preliminară. Mobit susține în esență că această interpretare a articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007 ar avea consecințe importante în prezenta cauză, astfel încât acest element ar trebui să fie examinat de Curte.

28 Potrivit articolului 83 din Regulamentul de procedură, Curtea poate oricând să dispună, după ascultarea avocatului general, redeschiderea fazei orale a procedurii, în special atunci când consideră că nu este suficient lămurită sau atunci când o parte a invocat, după închiderea acestei faze, un fapt nou de natură să aibă o influență decisivă asupra deciziei Curții sau atunci când cauza trebuie soluționată pe baza unui argument care nu a fost pus în discuția părților ori a persoanelor interesate menționate la articolul 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene.

29 Această situație nu se regăsește în speță. Astfel, pe de o parte, persoanele interesate care au participat la prezenta procedură au putut să prezinte, atât în cursul fazei scrise, cât și al fazei orale a acesteia, elementele de drept pe care le-au considerat pertinente pentru a răspunde la întrebările adresate de instanța de trimitere, printre altele în ceea ce privește interpretarea articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007. Pe de altă parte, nu se poate considera că pretinsa împrejurare că, în cadrul unei alte proceduri, Comisia a preconizat o interpretare a acestei dispoziții diferită de cea expusă în prezenta cauză poate exercita o influență decisivă asupra deciziei pe care Curtea este chemată să o pronunțe în speță.

30 Curtea consideră, după ascultarea avocatului general, că este suficient de lămurită pentru a răspunde la întrebările adresate de instanța de trimitere și că toate argumentele necesare pentru soluționarea prezentei cauze au fost puse în discuția părților.

31 În consecință, este necesar să se respingă cererea de redeschidere a fazei orale a prezentei proceduri.

Cu privire la întrebările preliminare

32 Din decizia de trimitere reiese că procedura în discuție în litigiul principal se referă la atribuirea unui contract de concesiune a serviciilor publice de transport local pe teritoriul Regiunii Toscana. Procedura de atribuire a fost deschisă de aceasta din urmă prin anunțul publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 5 octombrie 2013 și a fost încheiată prin decizia de atribuire definitivă din 2 martie 2016 în favoarea Autolinee Toscane. Prestația respectivă intră în domeniul de aplicare material al Regulamentului nr. 1370/2007.

33 În susținerea acțiunii introduse împotriva acestei decizii de atribuire atât la instanța de prim grad de jurisdicție, cât și în fața instanței de apel, Mobit a arătat că procedura de atribuire în cauză era nelegală având în vedere articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007 ca urmare a participării la aceasta a Autolinee Toscane.

34 Din întrebările adresate de instanța de trimitere reiese că acestea se întemeiază pe premisele potrivit cărora RATP a putut beneficia de o atribuire directă și Autolinee Toscane este controlată în întregime de RATP, circumstanțe care, dacă ar fi dovedite, ar putea, dacă este cazul, să repună în discuție legalitatea atribuirii în cauză în temeiul articolului 5 alineatul (2) literele (b) și (d) din Regulamentul nr. 1370/2007. Instanța de trimitere ridică astfel problema aplicabilității articolului 5 din acest regulament unei proceduri de atribuire precum cea în discuție în litigiul principal.

35 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul procedurii de cooperare între instanțele naționale și Curte instituite prin articolul 267 TFUE, este de competența acesteia din urmă să ofere instanței naționale un răspuns util care să îi permită să soluționeze litigiul cu care este sesizată. Din această perspectivă, Curtea trebuie, dacă este cazul, să reformuleze întrebările care îi sunt adresate. De asemenea, Curtea poate fi determinată să ia în considerare norme de drept al Uniunii la care instanța națională nu a făcut trimitere în întrebarea sa (Hotărârea din 1 februarie 2017, Município de Palmela, C-144/16, EU:C:2017:76, punctul 20 și jurisprudența citată).

36 Or, trebuie să se sublinieze că, în contextul prezentei cauze, se ridică o chestiune prealabilă întrebărilor formulate de instanța de trimitere, și anume cea a aplicabilității *ratione temporis* a articolului 5 din Regulamentul nr. 1370/2007 pentru a constata dacă o autoritate locală competentă, precum Regiunea Toscana, care a inițiat la 5 octombrie 2013 o procedură de atribuire a unui contract de achiziții publice de servicii care intră, în ceea ce privește obiectul său, în domeniul de aplicare material al Regulamentului nr. 1370/2007 și care a încheiat această procedură la 2 martie 2016 printr-o decizie de atribuire definitivă era sau nu obligată să se conformeze acestui articol. Răspunsul la această întrebare presupune să se examineze aplicabilitatea regimului tranzitoriu prevăzut la articolul 8 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul nr. 1370/2007.

37 În conformitate cu articolul 12, Regulamentul nr. 1370/2007 a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009, și anume la o dată anterioară atât celei a deschiderii procedurii de atribuire a contractului de concesiune de servicii publice de transport local, cât și celei a adoptării deciziei de atribuire în discuție în litigiul principal.

38 Cu toate acestea, articolul 8 din acest regulament, intitulat „Tranziția”, prevede la alineatul 2 primul paragraf că atribuirea de contracte de servicii publice de transport rutier respectă articolul 5 din regulament începând cu 3 decembrie 2019.

39 Reiese din modul de redactare clar al articolului 8 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul nr. 1370/2007 că această dispoziție stabilește, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctul 37 din concluzii, o perioadă de tranziție de zece ani, care curge începând de la data intrării în vigoare a acestui regulament până la 2 decembrie 2019, în care autoritățile competente ale statelor membre nu sunt încă obligate să se conformeze articolului 5 din regulamentul menționat atunci când atribuie un contract de concesiune de servicii publice de transport rutier. Astfel, termenii „atribuirea de contracte” care figurează la articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007 acoperă decizia de a încheia un contract de servicii publice de transport feroviar sau rutier cu o societate, independent de faptul că scadența acestui contract poate fi ulterioară datei de expirare a perioadei de tranziție, sub rezerva respectării normelor privind limitarea duratei contractelor, prevăzute la articolul 4 alineatele (3) și (4) din Regulamentul nr. 1370/2007.

40 Astfel, în această perioadă de tranziție, o decizie de atribuire definitivă poate fi adoptată de o autoritate competentă fără a trebui să respecte normele prevăzute la articolul 5 din Regulamentul nr. 1370/2007.

41 Considerentul (31) al acestui regulament, din care reiese fără echivoc că legiuitorul Uniunii a considerat că este necesar să se prevadă regimuri tranzitorii, întrucât autoritățile competente și operatorii de servicii publice au nevoie de timp pentru a se adapta dispozițiilor Regulamentului nr. 1370/2007 de la intrarea în vigoare a acestuia, confirmă respectiva interpretare.

42 Această situație se regăsește și în cazul lucrărilor pregătitoare ale Regulamentului nr. 1370/2007. Astfel, în propunerea sa revizuită de regulament al Consiliului și al Parlamentului European privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători din 20 iulie 2005 [COM(2005) 319 final], Comisia sugera să se prevadă că jumătate din contractele de transport, în valoare, trebuiau să fie atribuite de fiecare autoritate competentă conform acestui regulament în termen de patru sau de cinci ani începând de la intrarea sa în vigoare. Din modul de redactare a articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007 care a fost reținut în final de legiuitorul Uniunii rezultă că, prin faptul că a decis să facă abstracție în versiunea finală a dispoziției respective de o asemenea referință cantitativă, acesta a preferat să acorde o anumită marjă statelor membre în ceea ce privește punerea în aplicare în perioada de tranziție a articolului 5 din regulamentul menționat.

43 Interpretarea efectuată la punctul 40 din prezenta hotărâre este de asemenea confirmată de împrejurarea, amintită de domnul avocat general la punctul 49 din concluzii, că Comisia a prezentat la 30 ianuarie 2013 o Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței serviciilor naționale de transport

feroviar de călători [COM(2013) 28 final], care urmărea restrângerea domeniului de aplicare al articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007, prevăzând că perioada de tranziție de zece ani care se încheie la 2 decembrie 2019 urmează să se aplice doar articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, referitor la obligația autorităților competente de a organiza o procedură competitivă de atribuire, și că toate celelalte dispoziții ale acestui articol 5 urmează să fie aplicabile imediat.

44 Cu toate acestea, cu ocazia modificării Regulamentului nr. 1370/2007 prin Regulamentul 2016/2338, legiuitorul Uniunii nu a reluat respectiva propunere. Astfel, potrivit articolului 8 alineatul (2) primul paragraf prima teză din Regulamentul nr. 1370/2007, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul 2016/2338, menționat la punctul 10 din prezenta hotărâre, „articolul 5 se aplică atribuirii contractelor de servicii publice pentru serviciile de transport de călători, atât transport rutier, cât și transport pe șine cu excepția celui feroviar, cum ar fi transportul cu metroul sau tramvaiul, începând cu 3 decembrie 2019”.

45 Astfel, rezultă din aceste elemente că domeniul de aplicare și data expirării regimului tranzitoriu prevăzut la articolul 8 alineatul (2) primul paragraf prima teză din Regulamentul nr. 1370/2007 au rămas neschimbate. Prin urmare, acest regim tranzitoriu concentrează ansamblul dispozițiilor articolului 5 din regulamentul menționat.

46 Este necesar să se adauge că, desigur, un stat membru poate pune în aplicare în mod anticipat articolul 5 din Regulamentul nr. 1370/2007, în cadrul măsurilor adoptate pentru a se conforma treptat articolului 5 menționat prevăzute la articolul 8 alineatul (2) primul paragraf a doua teză din acest regulament.

47 Or, nu aceasta pare să fi fost situația în cauza principală, la data deschiderii procedurii de atribuire, după cum au confirmat în ședință Regiunea Toscana și guvernul italian.

48 Pe de altă parte, regimul tranzitoriu prevăzut la articolul 8 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul nr. 1370/2007 nu acordă autorităților competente facultatea de a stabili în mod nelimitat durata contractelor de servicii publice de transport rutier de călători.

49 Astfel, articolul 8 alineatul (2) primul paragraf din Regulamentul nr. 1370/2007 amână doar aplicabilitatea articolului 5 din regulamentul menționat în cazul atribuirilor de contracte de servicii publice de transport feroviar sau rutier.

50 Acest articol 8 alineatul (2) primul paragraf nu înlătură, în consecință, aplicabilitatea articolului 4 din Regulamentul nr. 1370/2007 în cazul atribuirilor de contracte de servicii publice care intră sub incidența acestui regim tranzitoriu.

51 Prin urmare, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din acest regulament, durata unui contract de servicii publice de transport cu autobuzul, precum cel în discuție în litigiul principal, nu poate depăși zece ani, sub rezerva cazurilor prevăzute la articolul 4 alineatul (4) din regulamentul menționat, pentru care acesta permite o prelungire în anumite condiții.

52 În speță, rezultă că contractul de concesiune a serviciilor publice de transport local a fost încheiat între Regiunea Toscana și Autolinee Toscane pentru o durată de 108 luni, respectiv nouă ani, și, prin urmare, respectă limitarea duratei contractului prevăzută de Regulamentul nr. 1370/2007.

53 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la întrebările adresate că articolul 5 și articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007 trebuie interpretate în sensul că articolul 5 din acest regulament nu este aplicabil unei proceduri de atribuire care s-a derulat înainte de 3 decembrie 2019, astfel încât o autoritate competentă care atribuie, printr-o decizie de atribuire prin care se încheie o procedură competitivă, anterior acestei date un contract de concesiune de servicii publice de transport rutier local de călători nu este obligată să respecte articolul 5 menționat.

Cu privire la cheltuielile de judecată

54 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a patra) declară:

Articolul 5 și articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului trebuie interpretate în sensul că articolul 5 din acest regulament nu este aplicabil unei proceduri de atribuire care s-a derulat înainte de 3 decembrie 2019, astfel încât o autoritate competentă care atribuie, printr-o decizie de atribuire prin care se încheie o procedură competitivă, anterior acestei date un contract de concesiune de servicii publice de transport rutier local de călători nu este obligată să respecte articolul 5 menționat.

Semnături