Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 21. marca 2019*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Nariadenie (ES) č. 1370/2007 – Služby vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave – Článok 5 – Zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme – Článok 5 ods. 2 – Priame zadanie zákazky – Pojem ‚interný poskytovateľ' – Orgán vykonávajúci analogickú kontrolu – Článok 8 ods. 2 – Prechodný režim – Lehota na uplynutie priameho zadania"

V spojených veciach C-350/17 a C-351/17,

ktorých predmetom sú návrhy na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podané rozhodnutiami Consiglio di Stato (Štátna rada, Taliansko) zo 6. apríla 2017 a doručené Súdnemu dvoru 12. júna 2017, ktoré súvisia s konaniami:

Mobit Soc. cons. arl

proti

Regione Toscana,

za účasti:

Autolinee Toscane SpA,

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

a

Autolinee Toscane SpA,

proti

Mobit Soc. cons. arl

za účasti:

Regione Toscana,

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

* Jazyk konania: taliančina.

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda siedmej komory T. von Danwitz, vykonávajúci funkciu predsedu štvrtej komory, sudcovia K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (spravodajca) a C. Vajda,

generálny advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

tajomník: R. Schiano, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 21. júna 2018,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– Mobit Soc. cons. arl, v zastúpení: P. L. Santoro, A. Bianchi, M. Siragusa, P. Merlino a M. Malena, avvocati,

– Autolinee Toscane SpA, v zastúpení: M. Lombardo, G. Mazzei a G. Morbidelli, avvocati,

– Regione Toscana, v zastúpení: L. Bora, L. Caso, S. Fidanzia a A. Gigliola, avvocati,

– Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), v zastúpení: S. Macchi di Cellere, avvocato, P. Delelis a E. Morgan de Rivery, avocats,

– talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci F. Sclafani, avvocato dello Stato,

– francúzska vláda, v zastúpení: D. Colas, P. Dodeller, E. de Moustier a C. David, splnomocnení zástupcovia,

– portugalská vláda, v zastúpení: L. Inez Fernandes, M. Figueiredo a P. Leitão, splnomocnení zástupcovia,

– Európska komisia, v zastúpení: G. Gattinara a W. Mölls, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 25. októbra 2018,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrhy na začatie prejudiciálneho konania sa týkajú výkladu ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 2007, s. 315).

2 Tieto návrhy boli predložené v rámci sporov medzi spoločnosťou Mobit Soc. cons. Arl, subjektom združujúcim viaceré podniky pôsobiace v odvetví dopravy, a Regione Toscana (Toskánsko, Taliansko) na jednej strane a medzi spoločnosťami Autolinee Toscane SpA a Mobit na strane druhej vo veci zadania koncesnej zmluvy na služby vo verejnom záujme v miestnej doprave spoločnosti Autolinee Toscane prostredníctvom verejného obstarávania.

Právny rámec

Právo Únie

3 Odôvodnenie 31 nariadenia č. 1370/2007 uvádza:

„Vzhľadom na to, že príslušné orgány a poskytovatelia služieb vo verejnom záujme budú potrebovať čas na prispôsobenie sa ustanoveniam tohto nariadenia, je potrebné ustanoviť prechodný režim. Na účely postupného zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme v súlade s týmto nariadením by mali členské štáty poskytnúť Komisii správu o pokroku do šiestich mesiacov po skončení prvej polovice prechodného obdobia. Na základe týchto správ môže Komisia navrhnúť primerané opatrenia.“

4 Článok 2 tohto nariadenia, nazvaný „Vymedzenie pojmov“, stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

a) ‚verejná osobná doprava‘ sú služby osobnej dopravy všeobecného hospodárskeho záujmu, ktoré sa poskytujú verejnosti na nediskriminačnom a nepretržitom základe;

b) ‚príslušný orgán‘ je každý orgán verejnej moci alebo skupina orgánov verejnej moci členského štátu alebo členských štátov, ktoré majú právomoc zasahovať do verejnej osobnej dopravy v danej geografickej oblasti, alebo každý orgán, ktorému bola zverená takáto právomoc;

c) ‚príslušný miestny orgán‘ je každý príslušný orgán, ktorého právomoci nie sú celoštátneho rozsahu;

…

f) ‚výlučné právo‘ je právo, ktoré poskytovateľa služieb vo verejnom záujme oprávňuje poskytovať určité služby vo verejnom záujme v osobnej doprave na určitej trase, sieti alebo v určitej oblasti s vylúčením ostatných takýchto poskytovateľov;

…

h) ‚priame zadanie‘ je zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme určitému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme bez predchádzajúcej verejnej súťaže;

i) ‚zmluva o službách vo verejnom záujme‘ je jeden alebo viacero právne záväzných aktov, ktoré potvrdzujú dohodu medzi príslušným orgánom a poskytovateľom služieb vo verejnom záujme s cieľom zveriť poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme riadenie a poskytovanie služieb vo verejnom záujme v doprave podliehajúcich záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme. Zmluva o službách vo verejnom záujme môže mať v závislosti od práva členského štátu tiež formu rozhodnutia prijatého príslušným orgánom:

   – ktoré má podobu individuálneho právneho alebo regulačného aktu alebo

   – ktoré obsahuje podmienky, za ktorých samotný príslušný orgán poskytuje služby alebo zverí poskytovanie týchto služieb internému poskytovateľovi;

j) ‚interný poskytovateľ‘ je právne samostatný subjekt, nad ktorým vykonáva príslušný miestny orgán alebo v prípade skupiny orgánov aspoň jeden príslušný miestny orgán kontrolu podobnú tej, ktorú vykonáva nad svojimi vlastnými oddeleniami;

…“

5 Článok 3 uvedeného nariadenia s názvom „Zmluvy o službách vo verejnom záujme a všeobecné pravidlá“ vo svojom odseku 1 stanovuje:

„Ak sa príslušný orgán rozhodne udeliť vybranému poskytovateľovi výlučné právo a/alebo poskytnúť akúkoľvek úhradu ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, urobí tak v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme.“

6 Článok 4 nariadenia č. 1370/2007 týkajúci sa „povinného obsahu zmlúv o službách vo verejnom záujme a všeobecných pravidiel“ vo svojich odsekoch 3 a 4 stanovuje:

„3. Doba platnosti zmlúv o službách vo verejnom záujme je obmedzená a nepresahuje desať rokov pre autokarové a autobusové služby…

4. V prípade potreby sa vzhľadom na podmienky odpisovania aktív môže doba platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme predĺžiť najviac o 50 %, ak poskytovateľ služieb vo verejnom záujme poskytuje aktíva významné z hľadiska celkových aktív potrebných na výkon služieb osobnej dopravy, ktoré sú predmetom zmluvy o službách vo verejnom záujme, a ak sú tieto aktíva spojené prevažne so službami osobnej dopravy, ktoré sú predmetom zmluvy.

Ak je to odôvodnené nákladmi, ktoré vyplývajú z konkrétnej geografickej polohy, dobu platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme špecifikovanú v odseku 3 možno v najvzdialenejších regiónoch predĺžiť najviac o 50 %.

Ak je to odôvodnené amortizáciou kapitálu v súvislosti s výnimočnými investíciami do infraštruktúry, parku koľajových vozidiel alebo cestných vozidiel a ak bola zmluva o službách vo verejnom záujme zadaná na základe spravodlivej verejnej súťaže, môže mať zmluva o službách vo verejnom záujme dlhšiu dobu platnosti. V takomto prípade na účely zabezpečenia transparentnosti zašle príslušný orgán do jedného roka od uzavretia zmluvy Komisii zmluvu o službách vo verejnom záujme a náležitosti, ktoré odôvodňujú jej dlhšie trvanie.“

7 Podľa článku 5 tohto nariadenia, nazvaného „Zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme“:

„1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sa zadávajú v súlade s pravidlami stanovenými v tomto nariadení…

2. Pokiaľ to nezakazuje vnútroštátne právo, každý príslušný miestny orgán bez ohľadu na to, či je to jediný orgán, alebo skupina orgánov, ktoré poskytujú integrované služby vo verejnom záujme v osobnej doprave, sa môže rozhodnúť sám poskytovať služby vo verejnom záujme v osobnej doprave alebo zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme priamo právne odlišnému subjektu, nad ktorým vykonáva príslušný miestny orgán alebo v prípade skupiny orgánov aspoň jeden príslušný miestny orgán kontrolu podobnú kontrole, ktorú vykonáva nad vlastnými oddeleniami. Tam, kde príslušný miestny orgán prijme takéto rozhodnutie, sa uplatňuje toto:

a) s cieľom zistiť, či príslušný miestny orgán vykonáva takúto kontrolu, sa zvážia aspekty, akými sú miera účasti v správnom, riadiacom alebo kontrolnom orgáne, príslušné ustanovenia o tom v stanovách, vlastníctvo, účinný vplyv a kontrola nad strategickými rozhodnutiami a samostatnými riadiacimi rozhodnutiami. V súlade s právom Spoločenstva nie je 100 % vlastníctvo príslušným orgánom verejnej moci, najmä v prípade verejno-súkromných partnerstiev, nevyhnutným predpokladom zabezpečenia kontroly v zmysle tohto odseku pod podmienkou, že verejný vplyv je dominantný a že kontrolu možno zabezpečiť na základe iných kritérií;

b) podmienkou uplatňovania tohto odseku je, aby interný poskytovateľ a každý subjekt, na ktorý má tento poskytovateľ hoci len minimálny vplyv, vykonával svoje činnosti súvisiace s verejnou osobnou dopravou na území pôsobnosti príslušného miestneho orgánu, okrem odchádzajúcich

liniek, alebo iné pomocné prvky tejto činnosti, ktoré zasahujú na územie pôsobnosti susedných príslušných miestnych orgánov, a aby sa nezúčastňoval na verejných súťažiach na poskytovanie služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré sa organizujú mimo územia pôsobnosti príslušného miestneho orgánu;

c) bez ohľadu na písmeno b) sa môže interný poskytovateľ zúčastňovať na spravodlivých verejných súťažiach dva roky pred uplynutím doby platnosti svojej priamo zadanej zmluvy o službách vo verejnom záujme pod podmienkou, že sa prijalo konečné rozhodnutie o zaradení poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, na ktoré sa vzťahuje zmluva interného poskytovateľa, do spravodlivej verejnej súťaže a že interný poskytovateľ neuzavrel žiadnu ďalšiu priamo zadanú zmluvu o službách vo verejnom záujme;

d) v prípade, že neexistuje príslušný miestny orgán, sa písmená a), b) a c) uplatňujú na vnútroštátny orgán v prospech geografickej oblasti, ktorá nie je celoštátneho rozsahu, za predpokladu, že sa interný poskytovateľ nezúčastňuje na verejných súťažiach týkajúcich sa poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave, ktoré sa organizujú mimo územia pôsobnosti príslušného miestneho orgánu, pre ktoré bola zadaná zmluva o službách vo verejnom záujme;

…

3. S výnimkou prípadov upresnených v odsekoch 4, 5 a 6 každý príslušný orgán, ktorý zverí poskytovanie služieb tretej strane inej, ako je interný poskytovateľ, zadáva zmluvy o službách vo verejnom záujme na základe verejnej súťaže. Postup prijatý pre verejnú súťaž umožňuje účasť všetkým poskytovateľom, je spravodlivý a rešpektuje zásady transparentnosti a nediskriminácie. Po predložení súťažných návrhov a prípadnom predbežnom výbere môžu pri dodržaní týchto zásad nasledovať rokovania s cieľom upresniť, ako najlepšie splniť osobitné alebo komplexné požiadavky.

…“

8 Článok 8 uvedeného nariadenia s názvom „Prechodné ustanovenie“ stanovuje:

„1. Zmluvy o službách vo verejnom záujme sa zadávajú v súlade s pravidlami stanovenými v tomto nariadení. Avšak zmluvy o službách alebo zmluvy o službách vo verejnom záujme vymedzené v smernici [Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 134, 2004, s. 1; Mim. vyd. 06/007, s. 19)] alebo smernici [Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby (Ú. v. EÚ L 134, 2004, s. 114; Mim. vyd. 06/007, s. 132)], pre služby vo verejnom záujme v autobusovej alebo električkovej osobnej doprave sa zadávajú v súlade s postupmi ustanovenými podľa uvedených smerníc, ak tieto zmluvy nemajú formu koncesných zmlúv na služby, ako je vymedzené v uvedených smerniciach. Ak sa zmluvy majú zadávať v súlade so smernicou 2004/17/ES alebo smernicou 2004/18/ES, ustanovenia odsekov 2 až 4 tohto článku sa neuplatňujú.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, bude zadávanie zmlúv vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave v súlade s článkom 5 od 3. decembra 2019. Počas tohto prechodného obdobia prijmú členské štáty opatrenia na postupné zosúladenie s článkom 5 s cieľom zabrániť vážnym štrukturálnym problémom súvisiacim s dopravnou kapacitou.

Do šiestich mesiacov po skončení prvej polovice prechodného obdobia predložia členské štáty Komisii správu o pokroku, v ktorej zdôraznia vykonávanie každého postupného zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme v súlade s článkom 5. Na základe správ o pokroku členských štátov môže Komisia navrhnúť vhodné opatrenia určené členským štátom.

3. Na uplatňovanie odseku 2 sa neberú do úvahy zmluvy o službách vo verejnom záujme zadané v súlade s právom Spoločenstva a vnútroštátnym právom:

a) pred 26. júlom 2000 na základe postupu spravodlivej verejnej súťaže;

b) pred 26. júlom 2000 na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže;

c) od 26. júla 2000 a pred 3. decembra 2009 na základe postupu spravodlivej verejnej súťaže;

d) od 26. júla 2000 a pred 3. decembra 2009 na základe iného postupu, ako je postup spravodlivej verejnej súťaže.

Uplatňovanie zmlúv uvedených v písmene a) môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti. Uplatňovanie zmlúv uvedených v písmenách b) a c) môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti, nie však dlhšie ako 30 rokov. Uplatňovanie zmlúv uvedených v písmene d) môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti pod podmienkou, že ich doba platnosti je obmedzená a porovnateľná s dobami platnosti uvedenými v článku 4.

Uplatňovanie zmlúv o službách vo verejnom záujme môže pokračovať až do zániku ich doby platnosti, ak by ich ukončenie spôsobilo neprimerané právne alebo hospodárske dôsledky a za predpokladu, že Komisia dala svoj súhlas.

4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, sa príslušné orgány môžu rozhodnúť počas druhej polovice prechodného obdobia uvedeného v odseku 2 vylúčiť z účasti na zadávaní zmlúv o službách vo verejnom záujme výzvou na predloženie súťažných návrhov tých poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktorí nemôžu predložiť dôkaz, že hodnota služieb verejnej dopravy, za ktoré im bola poskytnutá úhrada alebo na ktoré im bolo udelené výlučné právo v súlade s týmto nariadením, predstavuje najmenej polovicu z hodnoty všetkých služieb verejnej dopravy, za ktoré im bola poskytnutá úhrada alebo na ktoré im bolo udelené výlučné právo. Takéto vylúčenie sa nevzťahuje na poskytovateľov služieb vo verejnom záujme poskytujúcich služby, ktoré majú byť predmetom súťaže. Pri uplatňovaní tohto kritéria sa nezohľadňujú zmluvy o službách vo verejnom záujme zadané núdzovým opatrením uvedeným v článku 5 ods. 5.

Ak príslušné orgány uplatnia možnosť uvedenú v prvom pododseku, urobia to bez diskriminácie, vylúčia všetkých potenciálnych poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktorí spĺňajú toto kritérium, a svoje rozhodnutie oznámia všetkým potenciálnym poskytovateľom na začiatku postupu zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme.

Príslušné dotknuté orgány o svojom zámere uplatniť toto ustanovenie informujú Komisiu najmenej dva mesiace pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov.“

9 Podľa článku 12 nariadenia č. 1370/2007 toto nariadenie nadobudlo účinnosť 3. decembra 2009.

10 Nariadenie č. 1370/2009 bolo zmenené článkom 1 bodom 9 písm. a) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2338 zo 14. decembra 2016 (Ú. v. EÚ L 354, 2016, s. 22), ktoré nadobudlo účinnosť 24. decembra 2017, ktoré sa však na spor vo veci samej neuplatňuje. Článok 8 ods. 2 nariadenia č. 1370/2007 v znení zmien stanovuje:

„Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3:

i) článok 5 sa uplatňuje na zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v cestnej osobnej doprave a koľajovej osobnej doprave okrem železničnej dopravy, ako napríklad metro alebo električky, od 3. decembra 2019;

…

Do 2. decembra 2019 členské štáty prijmú opatrenia na postupné zosúladenie s článkom 5 s cieľom zabrániť vážnym štrukturálnym problémom súvisiacim najmä s dopravnou kapacitou.

…“

Talianske právo

11 Článok 18 ods. 1 decreto legislativo n 422 – Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59 (legislatívny dekrét č. 422 o prenesení funkcií a úloh v oblasti miestnej verejnej dopravy na regióny a miestne orgány podľa článku 4 ods. 4 zákona č. 59 z 15. marca 1997), z 19. novembra 1997 (GURI č. 287 z 10. decembra 1997, s. 4), má za cieľ vylúčiť, pokiaľ je to možné, používanie priameho zadávania služieb miestnej a regionálnej dopravy z dôvodu, že tieto právomoci majú zvyčajne vplyv na transparentnosť a efektívnosť trhu a na tento účel vyžaduje uzavretie zmluvy o poskytnutí služieb na obdobie nepresahujúce deväť rokov a dodržiavanie kritérií hospodárnosti a efektívnosti.

12 Článok 18 ods. 2 tohto legislatívneho dekrétu sleduje rovnaký cieľ, a to obmedziť účasť subjektov na postupoch verejného obstarávania, ktoré profitovali z predchádzajúcich priamych zadaní, alebo povoliť ich účasť iba za predpokladu, že tieto subjekty dodržiavajú zásady uvedené v článku 5 a článku 8 ods. 3 nariadenia č. 1370/2007.

13 Podľa článku 18 ods. 2 A písm. a) uvedeného legislatívneho dekrétu „spoločnosti, ako aj ich materské spoločnosti, spoločnosti, ktoré sú členmi rovnakej skupiny, a dcérske spoločnosti, ktorým boli v Taliansku alebo v zahraničí zadané zákazky nezodpovedajúce ustanoveniu článku 5 v spojení s ustanovením článku 8 ods. 3 nariadenia [č. 1370/2007], ktoré majú trvať dlhšie než do 3. decembra 2019, sa nemôžu zúčastniť na nijakom, hoci už začatom, verejnom obstarávaní služieb. Vylúčenie sa nevzťahuje na podniky, ktorým bola zadaná zákazka na službu, ktorá je predmetom verejnej súťaže“.

Spory vo veciach samých a prejudiciálne otázky

14 Toskánsko oznámením uverejneným v *Úradnom vestníku Európskej únie* 5. októbra 2013 začalo konanie s cieľom zadania koncesnej zmluvy na služby vo verejnom záujme v miestnej doprave na svojom území. Z tohto oznámenia vyplýva, že táto koncesia sa má udeliť na 108 mesiacov a že jej predmet má zodpovedať každoročne 90 000 000 km miestnej dopravy autobusmi (s možnosťou odchýliť sa približne o 20 %).

15 Výzvy na predloženie ponuky boli zaslané jediným dvom subjektom, ktoré prejavili záujem zúčastniť sa tohto konania, konkrétne spoločnostiam Mobit a Autolinee Toscane.

16 Mobit je konzorcium talianskych spoločností, ktoré združuje niekoľko podnikov pôsobiacich v odvetví dopravy.

17 Zo spisu predloženého Súdnemu dvoru vyplýva, že Autolinee Toscane, spoločnosť so sídlom v Taliansku, je 100 % dcérskou spoločnosťou spoločností RATP Dev SA a de RATP Dev Italia Srl, ktoré sú opäť úplne pod kontrolou Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP). RATP je verejný subjekt zriadený a kontrolovaný Francúzskou republikou, ktorá ho zmluvne poveruje prevádzkou sietí a liniek osobnej dopravy v regióne Île-de-France (Francúzsko) od roku 1948. Dátum skončenia platnosti zmluvy o poskytovaní dopravných služieb vo verejnom záujme zadanej RATP vo Francúzsku je v čase skutkových okolností relevantných vo veci samej 31. december 2039.

18 Toskánsko 24. novembra 2015 predbežne zadalo predmetnú koncesnú zmluvu na služby vo verejnom záujme v doprave spoločnosti Autolinee Toscane. Definitívne zadanie zákazky v prospech tejto spoločnosti bolo vyhlásené 2. marca 2016.

19 Mobit podala 15. apríla 2016 proti tomuto rozhodnutiu o konečnom zadaní zákazky žalobu na Tribunale amministrativo regione della Toscana (Regionálny správny súd pre Toskánsko, Taliansko). Mobit na podporu svojej žaloby spochybnila zákonnosť postupu verejného obstarávania, pričom sa opierala o dôvody založené na nezákonnosti účasti spoločnosti Autolinee Toscane na verejnej súťaži a nezrovnalostiach ponuky podanej touto spoločnosťou, ako aj subsidiárne na nezákonnosti celého postupu.

20 Autolinee Toscane podala vzájomnú žalobu, ktorej predmetom je vylúčenie ponuky predloženej spoločnosťou Mobit. RATP vstúpila do konania na podporu návrhov spoločnosti Autolinee Toscane.

21 Tribunale amministrativo regionale della Toscana (Regionálny správny súd pre Toskánsko) rozsudkom z 28. októbra 2016 súčasne vyhovel hlavnej žalobe spoločnosti Mobit, ako aj vzájomnej žalobe spoločnosti Autolinee Toscane, pričom z dôvodu nezrovnalostí ovplyvňujúcich ponuky predložené týmito dvomi hospodárskymi subjektmi s prihliadnutím na podmienky stanovené v súťažných podkladoch zrušil rozhodnutie o zadaní zákazky.

22 Mobit, ako aj Autolinee Toscane podali proti tomuto rozsudku odvolanie na Consiglio di Stato (Štátna rada, Taliansko).

23 Mobit na podporu svojho odvolania uvádza najmä, že rozhodnutie o zadaní zákazky je v rozpore s článkom 2 písm. b) a j), článkom 5 ods. 2 a článkom 8 ods. 3 nariadenia č. 1370/2007.

24 Mobit predovšetkým tvrdí, že Autolinee Toscane mala byť z postupu zadávania zákazky vylúčená podľa článku 5 ods. 2 písm. b) a d) nariadenia č. 1370/2007, keďže ju ovláda RATP, ktorá je sama kontrolovaná Francúzskom a bola jej priamo zadaná zákazka na poskytovanie dopravných služieb na území Île-de-France. Mobit v dôsledku toho tvrdí, že RATP treba vzhľadom na zmluvu o službách vo verejnom záujme v miestnej doprave, ktorá jej bola udelená vo Francúzsku, považovať za „interného poskytovateľa“ v zmysle týchto ustanovení. V tejto funkcii sa RATP, ako všetky subjekty, na ktoré má vplyv, do ktorých patrí Autolinee Toscane, nemôže zúčastniť na verejnej súťaži týkajúcej sa poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave mimo územia regiónu Île-de-France.

25 Vzhľadom na to, že sa Consiglio di Stato (Štátna rada) domnievala, že na vyriešenie sporu, ktorý jej bol predložený, je potrebný výklad ustanovení nariadenia č. 1370/2007, rozhodla prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa článok 5 ods. 2 [nariadenia č. 1370/2007] (predovšetkým pokiaľ ide o zákaz zúčastniť sa obstarávaní *extra moenia*, uvedený v písmenách b) a d) [tohto ustanovenia], týkajúci sa interného poskytovateľa) uplatňovať aj v prípadoch priamych zadaní zákaziek v období pred nadobudnutím účinnosti [tohto] nariadenia?

2. Je možné teoreticky označiť za ‚interného poskytovateľa‘ – v zmysle uvedeného nariadenia a prípadne na základe analógie s účelom judikatúry vytvorenej na základe inštitútu zadávania zákaziek ‚in house‘ – právnickú osobu podľa verejného práva, ktorej orgán verejnej moci priamo zadal zákazku na služby miestnej dopravy vo verejnom záujme, v prípade, že dotknutý poskytovateľ služieb je organizačne a z hľadiska kontroly priamo prepojený s uvedeným štátnym orgánom, pričom jeho základné imanie vlastní príslušný štát (v plnom rozsahu alebo pomerne, v takom prípade spolu s ďalšími verejnými orgánmi)?

3. Môže skutočnosť, že po priamom zadaní zákazky na služby patriace do oblasti regulácie podľa [nariadenia č. 1370/2007] zriadi vyššie uvedený štátny orgán verejný správny subjekt s organizačnou právomocou vo veci predmetných služieb (pričom štátu zostáva výlučná právomoc rozhodovať o zadávaní koncesií) – subjekt, ktorý nad subjektom, ktorému sa služby zadali, nevykonáva nijakú ‚podobnú kontrolu' – viesť k tomu, že na predmetné zadanie služieb sa už nebude vzťahovať režim podľa článku 5 odseku 2 [tohto] nariadenia?

4. Vedie skutočnosť, že dané služby sa pôvodne priamo zadali na dlhšie než tridsaťročné obdobie, ktoré uplynie 3. decembra 2039 [lehota plynúca odo dňa nadobudnutia účinnosti nariadenia č. 1370/2007], v každom prípade k nesúladu predmetného zadania zákazky na služby so zásadami uvedenými v článku 5 v spojení s článkom 8 ods. 3 uvedeného nariadenia, alebo sa má predpokladať, že túto nezrovnalosť automaticky napráva, a to na všetky právne účely, implicitné skrátenie doby platnosti dotknutých zmlúv na tridsať rokov pôsobiace *ex lege* (článok 8 ods. 3)?"

O návrhu na opätovné začatie ústnej časti konania

26 Podaním doručeným do kancelárie Súdneho dvora 11. januára 2019 Mobit navrhla Súdnemu dvoru nariadiť opätovné začatie ústnej časti konania na základe článku 83 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora.

27 Mobit na podporu svojho návrhu tvrdí, že Komisia začala konanie proti Francúzskej republike z dôvodu prípadného nesúladu francúzskeho zákona o skončení platnosti zmluvy uzavretej s RATP vo veci verejnej dopravy v regióne Île-de-France s článkom 8 ods. 3 nariadenia č. 1370/2007. Z troch listov, ktoré RATP zaslala Komisii, navyše v rámci tohto, neskôr zastaveného, konania, vyplýva, že Komisia bola presvedčená, že zánik platnosti stanovený v článku 8 ods. 3 nariadenia č. 1370/2007 na maximálne 30 rokov skončí skôr, než tvrdila vo svojich písomných pripomienkach predložených Súdnemu dvoru v tomto prejudiciálnom konaní. Mobit v podstate tvrdí, že tento výklad článku 8 ods. 3 nariadenia č. 1370/2007 má významný vplyv v prejednávanej veci, čo znamená, že tento prvok má byť preskúmaný Súdnym dvorom.

28 Podľa článku 83 rokovacieho poriadku Súdny dvor môže kedykoľvek po vypočutí generálneho advokáta rozhodnúť o opätovnom začatí ústnej časti konania, najmä ak usúdi, že nemá dostatok informácií alebo ak účastník konania uviedol po skončení tejto časti konania novú skutočnosť, ktorá môže mať rozhodujúci vplyv na rozhodnutie Súdneho dvora, alebo ak sa má vo veci rozhodnúť na základe tvrdenia, o ktorom sa nemali možnosť vyjadriť účastníci konania alebo subjekty oprávnené podľa článku 23 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie.

29 V prejednávanej veci o takýto prípad nejde. Na jednej strane totiž osoby, ktoré sa zúčastnili tohto konania, mohli tak v písomnej, ako aj v ústnej časti tohto konania uviesť skutkové a právne okolnosti, ktoré považovali za relevantné na účely odpovede na prejudiciálne otázky položené vnútroštátnym súdom, najmä pokiaľ ide o výklad článku 8 ods. 3 nariadenia č. 1370/2007. Na druhej strane údajnú okolnosť, že Komisia v rámci iného konania vyložila toto ustanovenie inak než v tejto veci, nemožno považovať za takú, ktorá môže mať rozhodujúci vplyv na rozhodnutie, ktoré má Súdny dvor vydať v prejednávanej veci.

30 Súdny dvor zastáva názor, že po vypočutí generálneho advokáta má k dispozícii dostatok informácií potrebných na odpoveď na otázky položené vnútroštátnym súdom a že ku všetkým tvrdeniam nevyhnutným pre rozhodnutie predmetnej veci sa účastníci konania vyjadrili.

31 Návrh na opätovné začatie ústnej časti konania preto treba zamietnuť.

O prejudiciálnych otázkach

32 Z rozhodnutia vnútroštátneho súdu vyplýva, že konanie dotknuté vo veci samej sa týka zadania koncesnej zmluvy na služby vo verejnom záujme v miestnej doprave na území Toskánska. Toskánsko začalo postup zadania zákazky oznámením zverejneným v *Úradnom vestníku Európskej únie* 5. októbra 2013 a ukončilo ho rozhodnutím o konečnom zadaní zákazky 2. marca 2016 v prospech spoločnosti Autolinee Toscane. Toto konanie patrí do vecnej pôsobnosti nariadenia č. 1370/2007.

33 Mobit na podporu žaloby podanej proti tomuto rozhodnutiu o zadaní zákazky na prvostupňový súd, ako aj na odvolací súd, uvádza, že postup zadania zákazky bol s prihliadnutím na článok 5 ods. 2 nariadenia č. 1370/2007 protiprávny z dôvodu účasti spoločnosti Autolinee Toscane na ňom.

34 Z otázok položených vnútroštátnym súdom vyplýva, že sú založené na domnienkach, podľa ktorých RATP mohla mať prospech z priameho zadania zákazky a Autolinee Toscane je úplne pod kontrolou spoločnosti RATP, čo sú okolnosti, ktoré v prípade potvrdenia môžu prípadne spochybniť zákonnosť predmetného zadania zákazky na základe článku 5 ods. 2 písm. b) a d) nariadenia č. 1370/2007. Vnútroštátny súd sa teda pýta na uplatniteľnosť článku 5 tohto nariadenia na postup zadania zákazky, ako je postup dotknutý vo veci samej.

35 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry v rámci konania na základe spolupráce medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom zakotveného v článku 267 ZFEÚ prislúcha Súdnemu dvoru poskytnúť vnútroštátnemu súdu odpoveď potrebnú na rozhodnutie vo veci, ktorú prejednáva. Vzhľadom na to Súdnemu dvoru prináleží v prípade potreby preformulovať otázky, ktoré sú mu položené. Navyše Súdny dvor môže vziať do úvahy aj ustanovenia práva Únie, na ktoré sa vnútroštátny súd v znení svojej otázky neodvolával (rozsudok z 1. februára 2017, Município de Palmela, C-144/16, EU:C:2017:76, bod 20 a citovaná judikatúra).

36 Je potrebné uviesť, že v kontexte tejto veci vzniká ešte pred otázkami položenými vnútroštátnym súdom otázka uplatniteľnosti článku 5 nariadenia č. 1370/2007 *ratione temporis* na účely konštatovania, či príslušný miestny orgán, ako Toskánsko, ktoré 5. októbra 2013 začalo postup zadania zmluvy na služby vo verejnom záujme patriaci s prihliadnutím na jeho predmet do vecnej pôsobnosti nariadenia č. 1370/2007 a ktoré tento postup ukončilo 2. marca 2016 rozhodnutím o konečnom zadaní zákazky, bolo alebo nebolo povinné konať v súlade s týmto článkom. Odpoveď na túto otázku predpokladá preskúmanie uplatniteľnosti prechodného režimu stanoveného v článku 8 ods. 2 prvom pododseku nariadenia č. 1370/2007.

37 Podľa jeho článku 12 nariadenie č. 1370/2007 nadobudlo účinnosť 3. decembra 2009, teda pred dňom začatia postupu zadania koncesnej zmluvy na služby vo verejnom záujme v miestnej doprave, ako aj prijatia rozhodnutia o zadaní zákazky dotknutého vo veci samej.

38 Článok 8 uvedeného nariadenia, nazvaný „Prechodné ustanovenie“, však vo svojom odseku 2 prvom pododseku stanovuje, že zadanie zmlúv vo verejnom záujme v cestnej doprave je v súlade s článkom 5 tohto nariadenia od 3. decembra 2019.

39 Zo znenia článku 8 ods. 2 prvého pododseku nariadenia č. 1370/2007 jasne vyplýva, že toto ustanovenie zavádza, ako uviedol generálny advokát v bode 37 svojich návrhov, prechodné obdobie desiatich rokov, ktoré začína plynúť od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia do 2. decembra 2019, počas ktorého príslušné orgány členských štátov nie sú ešte povinné dodržiavať článok 5 tohto nariadenia, ak zadávajú zmluvy vo verejnom záujme v cestnej doprave. Výraz „zadávanie zmlúv“ uvedený v článku 8 ods. 2 nariadenia č. 1370/2007 zahŕňa rozhodnutie o uzavretí zmluvy vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave so spoločnosťou bez ohľadu na skutočnosť, že doba, na ktorú je táto zmluva uzavretá, môže presiahnuť dátum uplynutia prechodného obdobia, pod podmienkou dodržania pravidiel týkajúcich sa obmedzenia dĺžky platnosti zmlúv stanovených v článku 4 ods. 3 a 4 nariadenia č. 1370/2007.

40 Príslušný orgán môže prijať rozhodnutie o konečnom zadaní zákazky počas tohto prechodného obdobia bez toho, aby musel dodržiavať pravidlá uvedené v článku 5 nariadenia č. 1370/2007.

41 Odôvodnenie 31 tohto nariadenia, z ktorého jednoznačne vyplýva, že sa normotvorca Únie domnieval, že je potrebné stanoviť prechodné režimy, pretože príslušné orgány a poskytovatelia služieb vo verejnom záujme potrebujú čas na to, aby sa prispôsobili ustanoveniam nariadenia č. 1370/2007 po nadobudnutí jeho účinnosti, potvrdzuje tento výklad.

42 To isté platí pre prípravné práce k nariadeniu č. 1370/2007. Komisia vo svojom revidovanom návrhu Rady a Európskeho parlamentu o službách vo verejnom záujme v osobnej železničnej a cestnej doprave z 20. júla 2005 [COM(2005) 319 final] navrhla stanoviť, že polovica zmlúv v oblasti dopravy sa má z hľadiska ich hodnoty zo strany každého príslušného orgánu zadať v súlade s týmto nariadením v lehote štyroch alebo piatich rokov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia. Zo znenia článku 8 ods. 2 nariadenia č. 1370/2007, ktoré normotvorca Únie napokon prijal, vyplýva, že rozhodnutím upustiť v konečnom znení tohto ustanovenia od takého kvantitatívneho odkazu, normotvorca Únie uprednostnil nechať členským štátom určitý čas na vykonanie článku 5 tohto nariadenia počas prechodného obdobia.

43 Výklad uskutočnený v bode 40 tohto rozsudku potvrdzuje aj okolnosť, ktorú pripomenul generálny advokát v bode 49 svojich návrhov, že Komisia 30. januára 2013 predložila návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy [COM (2013) 28 final], ktorého cieľom bolo obmedziť rozsah článku 8 ods. 2 nariadenia č. 1370/2007 tým, že sa stanoví, že desaťročné prechodné obdobie končiace sa 2. decembra 2019 sa uplatňuje len na článok 5 ods. 3 tohto nariadenia v súvislosti s povinnosťou príslušných orgánov organizovať postup verejnej súťaže a že všetky ostatné ustanovenia tohto článku 5 sú uplatniteľné okamžite.

44 Normotvorca Únie však pri zmene nariadenia č. 1370/2007 nariadením 2016/2338 tento návrh neprijal. Podľa článku 8 ods. 2 prvého pododseku prvej vety nariadenia č. 1370/2007, zmeneného nariadením 2016/2338, uvedeného v bode 10 tohto rozsudku sa „článok 5 uplatňuje na zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v cestnej osobnej doprave a koľajovej osobnej doprave okrem železničnej dopravy, ako napríklad metro alebo električky, od 3. decembra 2019“.

45 Z týchto skutočností teda vyplýva, že rozsah a dátum uplynutia prechodného režimu stanovený v článku 8 ods. 2 prvom pododseku prvej vete nariadenia č. 1370/2007 ostali bez zmien. Tento prechodný režim sa teda týka všetkých ustanovení článku 5 tohto nariadenia.

46 Treba dodať, že členský štát môže vykonať článok 5 nariadenia č. 1370/2007 predčasne v rámci opatrení prijatých na postupné dosiahnutie súladu s uvedeným článkom 5, stanovených v článku 8 ods. 1 druhej vete tohto nariadenia.

47 V prejednávanej veci to tak zrejme ku dňu začatia verejného obstarávania nebolo, čo na pojednávaní potvrdili Toskánsko a talianska vláda.

48 Prechodný režim stanovený v článku 8 ods. 2 prvom pododseku nariadenia č. 1370/2007 nepriznáva navyše príslušným orgánom možnosť neobmedzene určiť dobu platnosti zmlúv vo verejnom záujme v cestnej osobnej doprave.

49 Článok 8 ods. 2 prvý odsek nariadenia č. 1370/2007 totiž odkladá iba uplatniteľnosť článku 5 uvedeného nariadenia na zadávania zmlúv na služby vo verejnom záujme v železničnej a cestnej doprave.

50 Tento článok 8 ods. 2 prvý pododsek v dôsledku toho teda nevylučuje uplatniteľnosť článku 4 nariadenia č. 1370/2007 na zadania zmlúv vo verejnom záujme patriace do tohto prechodného režimu.

51 Podľa článku 4 ods. 3 tohto nariadenia nemôže doba platnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme v autobusovej doprave, ako je zmluva dotknutá vo veci samej, presiahnuť desať rokov, s výnimkou prípadov uvedených v článku 4 ods. 4 uvedeného nariadenia, pri ktorých sa umožňuje predĺženie za určitých podmienok.

52 V prejednávanej veci sa zdá, že koncesná zmluva na služby vo verejnom záujme v oblasti miestnej dopravy bola medzi Toskánskom a spoločnosťou Autolinee Toscane uzavretá na 108 mesiacov, teda na deväť rokov, takže dodržiava obmedzenie doby platnosti zmluvy stanovené nariadením č. 1370/2007.

53 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na položené otázky odpovedať, že článok 5 a článok 8 ods. 2 nariadenia č. 1370/2007 sa majú vykladať v tom zmysle, že článok 5 tohto nariadenia nie je uplatniteľný na verejné obstarávanie uskutočnené pred 3. decembrom 2019, takže príslušný orgán, ktorý rozhodnutím o zadaní zákazky, ktorým sa končí verejná súťaž, pred týmto dňom zadá koncesnú zmluvu na služby vo verejnom záujme v miestnej cestnej osobnej doprave, nie je povinný dodržať uvedený článok 5.

O trovách

54 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

Článok 5 a článok 8 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70, sa majú vykladať v tom zmysle, že článok 5 tohto nariadenia nie je uplatniteľný na verejné obstarávanie uskutočnené pred 3. decembrom 2019, takže príslušný orgán, ktorý rozhodnutím o zadaní zákazky, ktorým sa končí verejná súťaž, pred týmto dňom zadá koncesnú zmluvu na služby vo verejnom záujme v miestnej cestnej osobnej doprave, nie je povinný dodržať uvedený článok 5.

Podpisy