Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

21 päivänä maaliskuuta 2019*

Ennakkoratkaisupyyntö – Asetus (EY) N:o 1370/2007 – Rautateiden ja maanteiden julkiset henkilöliikennepalvelut – 5 artikla – Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten sopimuspuolten valinta – 5 artiklan 2 kohta – Suorahankinta – Käsite ”sisäinen liikenteenharjoittaja” – Viranomainen, jolla on vastaava määräysvalta – 8 artiklan 2 kohta – Siirtymäkauden järjestely – Suorahankinnan voimassaolon päättymisajankohta

Yhdistetyissä asioissa C-350/17 ja C-351/17,

joissa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvista ennakkoratkaisupyynnöistä, jotka Consiglio di Stato (ylin hallintotuomioistuin, Italia) on esittänyt 6.4.2017 tekemillään päätöksillä, jotka ovat saapuneet unionin tuomioistuimeen 12.6.2017, saadakseen ennakkoratkaisun asioissa

**Mobit Soc. cons. arl**

vastaan

**Regione Toscana,**

**Autolinee Toscane SpA**:n ja

**Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)**:n

osallistuessa asian (C-350/17) käsittelyyn,

ja

**Autolinee Toscane SpA**

vastaan

**Mobit Soc. cons. arl,**

**Regione Toscana**n ja

**Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)**:n

osallistuessa asian (C-351/17) käsittelyyn,

* Oikeudenkäyntikieli: italia.

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: seitsemännen jaoston puheenjohtaja T. von Danwitz, joka hoitaa neljännen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (esittelevä tuomari) ja C. Vajda,

julkisasiamies: H. Saugmandsgaard Øe,

kirjaaja: hallintovirkamies R. Schiano,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 21.6.2018 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Mobit Soc. cons. arl, edustajinaan P. L. Santoro, A. Bianchi, M. Siragusa, P. Merlino ja M. Malena, avvocati,

– Autolinee Toscane SpA, edustajinaan M. Lombardo, G. Mazzei ja G. Morbidelli, avvocati,

– Regione Toscana, edustajinaan L. Bora, L. Caso, S. Fidanzia ja A. Gigliola, avvocati,

– Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), edustajinaan S. Macchi di Cellere, avvocato, ja P. Delelis ja E. Morgan de Rivery, avocats,

– Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan F. Sclafani, avvocato dello Stato,

– Ranskan hallitus, asiamiehinään D. Colas, P. Dodeller, E. de Moustier ja C. David,

– Portugalin hallitus, asiamiehinään L. Inez Fernandes, M. Figueiredo ja P. Leitão,

– Euroopan komissio, asiamiehinään G. Gattinara ja W. Mölls,

kuultuaan julkisasiamiehen 25.10.2018 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

**tuomion**

1 Ennakkoratkaisupyynnöt koskevat rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta 23.10.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 (EUVL 2007, L 315, s. 1) säännösten tulkintaa.

2 Nämä pyynnöt on esitetty asioissa, joista toisessa ovat asianosaisina yhtäältä Mobit Soc. cons. arl, joka on usean liikennealalla toimivan yrityksen muodostama konsortio, ja toisaalta Regione Toscana (Toscanan hallintoalue, Italia) ja toisessa yhtäältä Autolinee Toscane SpA ja toisaalta Mobit ja jotka koskevat Autolinee Toscanen valintaa julkisen paikallisliikenteen palveluja koskevan konsessiosopimuksen sopimuspuoleksi.

## Asiaa koskevat oikeussäännöt

### *Unionin oikeus*

3 Asetuksen N:o 1370/2007 johdanto-osan 31 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Koska toimivaltaiset viranomaiset ja julkisen liikenteen harjoittajat tarvitsevat aikaa sopeutuakseen tämän asetuksen säännöksiin, siirtymäkausijärjestelyt ovat tarpeen. Jotta julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia voitaisiin tehdä asteittain tämän asetuksen mukaisesti, jäsenvaltioiden olisi toimitettava edistymisestään komissiolle kertomus kuuden kuukauden kuluessa siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon jälkeen. Komissio voi ehdottaa tarvittavia toimenpiteitä näiden kertomusten perusteella.”

4 Kyseisen asetuksen 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

a) ’julkisella henkilöliikenteellä’ yleistä taloudellista etua koskevia henkilöliikennepalveluja, joita tarjotaan yleisölle yhtäjaksoisesti ketään syrjimättä;

b) ’toimivaltaisella viranomaisella’ jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden viranomaista tai viranomaisten ryhmittymää, jolla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella, tai muuta elintä, jolle on annettu tällaiset valtuudet;

c) ’toimivaltaisella paikallisella viranomaisella’ toimivaltaista viranomaista, jonka maantieteellinen toimivalta-alue ei ole valtakunnallinen;

– –

f) ’yksinoikeudella’ oikeutta, jolla julkisen liikenteen harjoittajalle annetaan mahdollisuus harjoittaa julkista henkilöliikennettä tietyllä reitillä tai tietyssä verkossa taikka tietyllä alueella ja jolla suljetaan pois muut mahdolliset liikenteenharjoittajat;

– –

h) ’ilman tarjouskilpailua tekemisellä [eli suorahankinnalla tai sopimuspuolen suoralla valinnalla]’ sopimuksen tekemistä tietyn liikenteenharjoittajan kanssa [oikeammin: tietyn liikenteenharjoittajan valintaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen sopimuspuoleksi] ilman edeltävää tarjouskilpailumenettelyä;

i) ’julkisia palveluhankintoja koskevalla sopimuksella’ yhtä tai useampaa oikeudellisesti sitovaa asiakirjaa, jossa vahvistetaan toimivaltaisen viranomaisen ja julkisen liikenteen harjoittajan välinen sopimus, jolla julkisen palvelun velvoitteiden alaisten julkiseen henkilöliikenteeseen liittyvien palvelujen hallinnointi ja toteuttaminen uskotaan kyseiselle julkisen liikenteen harjoittajalle; jäsenvaltion lainsäädännöstä riippuen sopimus voi olla myös toimivaltaisen viranomaisen tekemä päätös,

   – joka on annettu erillisen lainsäädäntötoimen tai säädöksen muodossa, tai

   – jossa vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti toimivaltainen viranomainen itse tarjoaa kyseisiä palveluja tai uskoo niiden tarjoamisen sisäiselle liikenteenharjoittajalle;

j) ’sisäisellä liikenteenharjoittajalla’ oikeudellisesti erillistä yksikköä, joka on toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, tai viranomaisten ryhmittymän tapauksessa vähintään yhden toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, määräysvallassa vastaavalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt;

– –”

5 Mainitun asetuksen 3 artiklan, jonka otsikko on ”Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset ja yleiset säännöt”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Kun toimivaltainen viranomainen päättää myöntää valitsemalleen liikenteenharjoittajalle minkä tahansa luonteisen yksinoikeuden ja/tai korvauksen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, tämän viranomaisen on myönnettävä se julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa.”

6 Asetuksen N:o 1370/2007 4 artiklan, jonka otsikko on ”Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten ja yleisten sääntöjen pakollinen sisältö”, 3 ja 4 kohdassa säädetään seuraavaa:

”3. Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten on oltava määräaikaisia. Niiden voimassaoloaika saa olla enintään kymmenen vuotta, kun on kyse linja-autoliikenteen palveluista – –

4. Omaisuuden hankintamenojen poistoon liittyvät ehdot huomioon ottaen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen voimassaoloaikaa voidaan tarvittaessa pidentää enintään 50 prosentilla, jos julkisen liikenteen harjoittaja antaa käyttöön omaisuutta, joka on merkittävää suhteessa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kohteena olevien henkilöliikennepalvelujen toteuttamiseen tarvittaviin kokonaisvaroihin ja jota käytetään pääasiassa kyseisen sopimuksen kohteena oleviin henkilöliikennepalveluihin.

Jos perusteena ovat poikkeuksellisesta maantieteellisestä sijainnista aiheutuvat kustannukset, 3 kohdan mukaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten voimassaoloaikaa voidaan pidentää syrjäisimmillä alueilla enintään 50 prosentilla.

Jos perusteena ovat infrastruktuuriin, liikkuvaan kalustoon tai ajoneuvoihin tehtävään poikkeukselliseen investointiin liittyvät pääoman poistot ja jos julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen, julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen voimassaoloaika voi olla pidempi. Avoimuuden varmistamiseksi toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava tässä tapauksessa komissiolle vuoden kuluessa sopimuksen tekemisestä julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus ja perusteet sen pidemmälle voimassaoloajalle.”

7 Kyseisen asetuksen 5 artiklassa, jonka otsikko on ”Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään tässä asetuksessa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti. – –

2. Toimivaltainen paikallinen viranomainen, riippumatta siitä, onko se integroituja julkisia henkilöliikennepalveluja tarjoava yksittäinen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, voi päättää tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluja tai tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua oikeudellisesti erillisen yksikön kanssa, joka on toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, tai viranomaisten ryhmittymän tapauksessa vähintään yhden toimivaltaisen paikallisen

viranomaisen, määräysvallassa vastaavalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt, ellei tämä ole kiellettyä kansallisen lainsäädännön nojalla. Silloin, kun toimivaltainen paikallinen viranomainen tekee tällaisen päätöksen, sovelletaan seuraavia säännöksiä:

a) Sen määrittämiseksi, onko toimivaltaisella paikallisella viranomaisella edellä tarkoitettu määräysvalta, on otettava huomioon muun muassa seuraavat tekijät: edustus hallinto-, johto- tai valvontaelimissä, tätä koskevat määräykset yhtiöjärjestyksessä, omistussuhteet sekä strategisia päätöksiä ja yksittäisiä liikkeenjohdollisia päätöksiä koskeva tosiasiallinen vaikutus- ja määräysvalta. Yhteisön oikeuden mukaisesti toimivaltaisen viranomaisen 100 prosentin omistusosuus, erityisesti, kun on kyse julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksista, ei ole ehdoton edellytys tässä kohdassa tarkoitetun määräysvallan vahvistamiselle edellyttäen, että määräysvalta voidaan vahvistaa muiden tekijöiden pohjalta.

b) Tämän kohdan soveltaminen edellyttää, että sisäisen liikenteenharjoittajan ja kaikkien yksiköiden, joihin kyseisellä liikenteenharjoittajalla on vähäistäkin vaikutusvaltaa, julkisten henkilöliikennepalvelujen harjoittamiseen liittyvä liiketoiminta tapahtuu toimivaltaisen paikallisen viranomaisen alueella, siitä huolimatta, että liiketoimintaan voi liittyä muita reittejä tai lisätoimintoja, jotka ulottuvat toisen toimivaltaisen paikallisen viranomaisen alueelle, ja että nämä liikkeenharjoittajat ja yksiköt eivät osallistu toimivaltaisen paikallisen viranomaisen toimivalta-alueen ulkopuolella järjestettyihin tarjouskilpailuihin.

c) Sen estämättä, mitä b alakohdassa säädetään, sisäinen liikenteenharjoittaja voi osallistua oikeudenmukaisiin tarjouskilpailuihin kaksi vuotta ennen sen kanssa ilman tarjouskilpailua tehdyn sopimuksen päättymistä edellyttäen, että tämän sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa tehdyn sopimuksen piiriin kuuluvien henkilöliikennepalvelujen osalta on tehty lopullinen päätös oikeudenmukaisen tarjouskilpailun järjestämisestä ja että sisäisellä liikenteenharjoittajalla ei ole muita julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty sen kanssa ilman tarjouskilpailua.

d) Ellei toimivaltaista paikallista viranomaista ole, a–c alakohtaa sovelletaan kansalliseen viranomaiseen muun kuin valtakunnallisen maantieteellisen alueen hyväksi edellyttäen, että sisäinen liikenteenharjoittaja ei osallistu julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista koskeviin tarjouskilpailuihin, jotka järjestetään sen alueen ulkopuolella, jonka osalta julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty.

– –

3. Toimivaltaisen viranomaisen, joka turvautuu muuhun ulkopuoliseen tahoon kuin sisäiseen liikenteenharjoittajaan, on tehtävä julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tarjouskilpailumenettelyn perusteella lukuun ottamatta 4, 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuja tapauksia. Tarjouskilpailussa noudatettavan menettelyn on oltava avoin kaikille liikenteenharjoittajille, oikeudenmukainen ja siinä on noudatettava avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita. Tarjousten jättämisen ja mahdollisen esivalinnan jälkeen menettelyyn saattaa sisältyä neuvotteluja, joissa on noudatettava edellä mainittuja periaatteita ja joissa pyritään määrittämään, kuinka voitaisiin parhaiten täyttää erityiset tai monitahoiset vaatimukset.

– –”

8 Asetuksen 8 artiklassa, jonka otsikko on ”Siirtymäkausi”, säädetään seuraavaa:

”1. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään tässä asetuksessa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti. Palveluja koskevat hankintasopimukset ja julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset, sellaisena kuin ne on määritelty [vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta 31.3.2004 annetussa Euroopan

parlamentin ja neuvoston] direktiivissä 2004/17/EY [(EUVL 2004, L 134, s. 1)] ja [julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittamisesta 31.3.2004 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston] direktiivissä 2004/18/EY [(EUVL 2004, L 134, s. 114)], tehdään kuitenkin linja-autojen tai raitiovaunujen henkilöliikennepalvelujen osalta näissä direktiiveissä säädettyjen menettelyjen mukaisesti, sikäli kuin sopimukset eivät ole näissä direktiiveissä määriteltyjä palveluja koskevia käyttöoikeussopimuksia [eli konsessiosopimuksia]. Silloin, kun sopimukset tehdään direktiivin 2004/17/EY tai 2004/18/EY mukaisesti, tämän artiklan 2–4 kohdan säännöksiä ei sovelleta.

2. Rauta- ja maanteiden julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä on aloitettava 5 artiklan soveltaminen 3 päivästä joulukuuta 2019 lukien, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista. Tämän siirtymäkauden aikana jäsenvaltioiden on toteutettava toimia 5 artiklan noudattamiseksi asteittain erityisesti kuljetuskapasiteettiin liittyvien vakavien rakenteellisten ongelmien välttämiseksi.

Jäsenvaltioiden on kuuden kuukauden kuluessa siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon päättymisestä toimitettava komissiolle edistymisestään kertomus, josta ilmenee 5 artiklan mukaisesti tehtyjen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten mahdollinen asteittainen täytäntöönpano. Jäsenvaltioiden kertomusten perusteella komissio voi ehdottaa jäsenvaltioille osoitettavia aiheellisia toimia.

3. Edellä 2 kohdan soveltamisessa ei oteta huomioon julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty yhteisön ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti

a) ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;

b) ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;

c) 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen 3 päivää joulukuuta 2009 oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;

d) 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen 3 päivää joulukuuta 2009 muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen.

Edellä a kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka. Edellä b ja c kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, mutta enintään 30 vuoden ajan. Edellä d kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, edellyttäen kuitenkin, että ne ovat voimassa määrätyn ajan, joka vastaa 4 artiklassa säädettyjä aikoja.

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, jos niiden päättämisestä aiheutuisi kohtuuttomia oikeudellisia tai taloudellisia seurauksia ja edellyttäen, että komissio on antanut hyväksyntänsä.

4. Edellä 3 kohdan soveltamista rajoittamatta, toimivaltaisilla viranomaisilla on 2 kohdassa tarkoitettujen siirtymäkausien jälkimmäisen puoliskon aikana mahdollisuus estää sellaisia julkisen liikenteen harjoittajia osallistumasta tarjouskilpailuun perustuviin sopimustentekomenettelyihin, jotka eivät voi toimittaa näyttöä siitä, että niiden julkisten liikennepalvelujen arvo, josta ne saavat tämän asetuksen mukaisesti myönnettyä korvausta tai johon niillä on tämän asetuksen mukaisesti myönnetty yksinoikeus, edustaa vähintään puolta kaikkien niiden julkisten liikennepalvelujen arvosta, josta ne saavat korvausta tai johon niillä on yksinoikeus. Tätä ei sovelleta julkisen liikenteen harjoittajiin, jotka harjoittavat tarjouskilpailuun kuuluvia palveluja. Tämän perusteen soveltamisessa ei oteta huomioon julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on myönnetty 5 artiklan 5 kohdassa tarkoitettuna kiireellisenä toimenpiteenä.

Edellä ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua mahdollisuutta soveltaessaan toimivaltaisten viranomaisten on toimittava syrjimättömästi ja suljettava pois kaikki mahdolliset julkisen liikenteen harjoittajat, jotka täyttävät kyseisen perusteen, ja ilmoitettava mahdollisille liikenteenharjoittajille päätöksestään julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekomenettelyn alussa.

Toimivaltaisten viranomaisten on ilmoitettava komissiolle aikomuksestaan soveltaa tätä säännöstä vähintään kaksi kuukautta ennen tarjouspyynnön julkaisemista.”

9 Asetus N:o 1370/2007 tuli sen 12 artiklan mukaan voimaan 3.12.2009.

10 Asetusta N:o 1370/2007 on muutettu 14.12.2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/2338 (EUVL L 354, s. 22), joka tuli voimaan 24.12.2017 ja jota ei siten ole kuitenkaan sovellettava pääasiassa, 1 artiklan 9 kohdan a alakohdalla. Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdassa, sellaisena kuin se on muutettuna, säädetään seuraavaa:

”Rajoittamatta 3 kohdan soveltamista

i) sellaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä, joiden kohteena ovat maanteiden ja muiden raideliikennemuotojen kuin rautateiden, kuten metro- tai raitiotieliikenteen, henkilöliikennepalvelut, sovelletaan 5 artiklaa 3 päivästä joulukuuta 2019 alkaen;

– –

Jäsenvaltioiden on 2 päivään joulukuuta 2019 saakka toteutettava toimia 5 artiklan noudattamiseksi asteittain erityisesti kuljetuskapasiteettiin liittyvien vakavien rakenteellisten ongelmien välttämiseksi.

– –”

### *Italian oikeus*

11 Julkiseen paikallisliikenteeseen liittyvien tehtävien ja vastuiden antamisesta hallintoalueille ja paikallisyhteisöille 15.3.1997 annetun lain nro 59 4 §:n 4 momentin nojalla 19.11.1997 annetun asetuksen nro 422 (decreto legislativo n. 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; GURI nro 287, 10.12.1997, s. 4) 18 §:n 1 momentissa pyritään mahdollisuuksien mukaan sulkemaan pois alueellisten ja paikallisten liikennepalvelujen suorahankinnat, koska ne yleensä haittaavat markkinoiden läpinäkyvyyttä ja tehokkuutta, ja tässä tarkoituksessa siinä säädetään, että palveluja koskevat sopimukset tehdään enintään yhdeksän vuoden ajaksi ja noudattaen taloudellisuus- ja tehokkuusperusteita.

12 Kyseisen asetuksen 18 §:n 2 momentissa pyritään samaan tavoitteeseen rajoittamalla yksiköiden, joilta on aiemmin tehty suorahankintoja, mahdollisuuksia osallistua tarjouspyyntömenettelyihin tai sallimalla niiden osallistuminen vain silloin, kun ne noudattavat asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklassa ja 8 artiklan 3 kohdassa säädettyjä periaatteita.

13 Mainitun asetuksen 18 §:n 2 momentin A kohdan a alakohdassa säädetään seuraavaa: ”yhtiöt sekä niiden emoyhtiöt, saman konsernin jäsenyhtiöt ja tytäryhtiöt, joiden kanssa tehdään Italiassa tai ulkomailla sopimuksia, jotka eivät ole [asetuksen N:o 1370/2007] 5 artiklan ja 8 artiklan 3 kohdan säännösten mukaisia, kun näitä säännöksiä luetaan yhdessä, ja jotka ovat voimassa päivämäärän 3.12.2019 jälkeenkin, eivät voi osallistua mihinkään palvelua koskevan toimeksiannon antomenettelyyn, vaikka se olisi jo aloitettu. Poissulkeminen ei koske yrityksiä, joille on annettu tarjouskilpailumenettelyn kohteena ollutta palvelua koskeva toimeksianto”.

**Pääasiat ja ennakkoratkaisukysymykset**

14 Regione Toscana pani vireille Euroopan unionin virallisessa lehdessä 5.10.2013 julkaistulla ilmoituksella menettelyn, joka koski paikallisliikenteen julkisia palveluja sen alueella koskevan konsessiosopimuksen sopimuspuolen valintaa. Ilmoituksesta ilmenee, että konsessiosopimuksen oli määrä olla voimassa 108 kuukautta ja että sen kohteena oli määrä olla vuosittain 90 000 000 kilometrin liikennöinti paikallisliikenteen linja-autoilla (mahdollinen vaihteluväli n. 20 %).

15 Tarjousten esittämistä koskevat kehotukset osoitettiin niille ainoille kahdelle yksikölle, jotka olivat ilmaisseet kiinnostuksensa osallistua menettelyyn, eli Mobitille ja Autolinee Toscanelle.

16 Mobit on italialainen konserni, johon kuuluu useita kuljetusalalla toimivia yrityksiä.

17 Unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta ilmenee, että Autolinee Toscane, joka on Italiaan sijoittautunut yhtiö, on RATP Dev SA:n ja RATP Dev Italia Srl:n kokonaisuudessaan omistama tytäryhtiö ja että viimeksi mainitut yhtiöt ovat Régie Autonome des Transports Parisiensin (RATP) yksinomaisessa määräysvallassa. RATP on Ranskan valtion perustama ja tämän määräysvallassa oleva julkinen elin, jolle Ranskan valtio on sopimuksin uskonut henkilöliikenteen verkkojen ja linjojen liikennöinnin Île-de-Francen (Ranska) hallintoalueella vuodesta 1948 lähtien. RATP:n kanssa Ranskassa tehty julkisia henkilöliikennepalveluja koskeva sopimus, joka oli voimassa pääasioissa merkityksellisten tosiseikkojen tapahtuma-aikana, päättyy 31.12.2039.

18 Regione Toscana väliaikaisesti valitsi 24.11.2015 kyseessä olevia julkisia henkilöliikennepalveluja koskevan konsessiosopimuksen sopimuspuoleksi Autolinee Toscanen. Autolinee Toscane valittiin lopullisesti sopimuspuoleksi 2.3.2016.

19 Mobit nosti 15.4.2016 kanteen tästä sopimuspuolen lopullista valintaa koskevasta päätöksestä Tribunale amministrativo regionale della Toscanassa (Toscanan alueellinen hallintotuomioistuin, Italia). Mobit perusteli kannettaan riitauttamalla sopimuksentekomenettelyn laillisuuden ja nojautui ensisijaisesti perusteisiin, joiden mukaan Autolinee Toscanen osallistuminen tarjouspyyntömenettelyyn oli lainvastaista ja kyseisen yhtiön esittämässä tarjouksessa oli sääntöjenvastaisuuksia, sekä toissijaisesti koko menettelyn lainvastaisuuteen.

20 Autolinee Toscane nosti vastakanteen, jossa se vaati Mobitin esittämän tarjouksen sulkemista pois menettelystä. RATP osallistui väliintulijana asian käsittelyyn Autolinee Toscanen vaatimusten tukemiseksi.

21 Tribunale amministrativo regionale della Toscana hyväksyi 28.10.2016 antamallaan tuomiolla sekä Mobitin pääkanteen että Autolinee Toscanen vastakanteen ja kumosi sopimuspuolen valintaa koskeneen päätöksen, koska molempien yksiköiden esittämissä tarjouksissa oli ollut sääntöjenvastaisuuksia verrattuna tarjouspyyntöä koskevassa säännöstössä vahvistettuihin edellytyksiin.

22 Sekä Mobit että Autolinee Toscane valittivat tästä tuomiosta Consiglio di Statoon (ylin hallintotuomioistuin, Italia).

23 Mobit vetosi valituksensa tueksi muun muassa siihen, että päätös sopimuspuolen valinnasta oli asetuksen N:o 1370/2007 2 artiklan b ja j alakohdan, 5 artiklan 2 kohdan ja 8 artiklan 3 kohdan vastainen.

24 Mobit väitti erityisesti, että Autolinee Toscane olisi pitänyt sulkea pois sopimuspuolen valintamenettelystä asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdan b ja d alakohdan nojalla, koska se on RATP:n määräysvallassa, RATP on puolestaan Ranskan valtion määräysvallassa ja RATP:llä on liikennepalvelujen suorittamista Île-de-Francen hallintoalueella koskeva hankintasopimus, jonka sopimuspuoleksi se on valittu suoraan. Tämän perusteella Mobit katsoo, että RATP:tä on sen kanssa

julkisista liikennepalveluista Ranskassa tehdyn sopimuksen vuoksi pidettävä edellä mainituissa säännöksissä tarkoitettuna sisäisenä liikenteenharjoittajana. Sisäisenä liikenteenharjoittajana RATP tai muutkaan yksiköt, joihin sillä on vaikutusvaltaa, kuten Autolinee Toscane, eivät voi osallistua henkilöliikenteen julkisten palvelujen suorittamista Île-de-Francen hallintoalueen ulkopuolella koskeviin tarjouskilpailuihin.

25 Consiglio di Stato katsoi, että sen käsiteltävänä olevien asioiden ratkaisu edellyttää asetuksen N:o 1370/2007 säännösten tulkintaa, ja päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohtaa (erityisesti sisäistä liikenteenharjoittajaa koskevaa b ja d alakohdassa säädettyä kieltoa osallistua extra moenia -tarjouspyyntömenettelyihin) sovellettava myös ennen kyseisen asetuksen voimaantuloa tehtyihin suorahankintoihin?

2) Voiko ’sisäisen liikenteenharjoittajan’ luonnehdinnan täyttää käsitteellisesti – kyseisessä asetuksessa tarkoitetulla tavalla ja mahdollisesti vastaavasti in house -hankintojen osalta kehittyneen oikeuskäytännön mukaisesti – julkisoikeudellinen oikeushenkilö, jonka valtion viranomainen on suoraan valinnut paikallisliikenteen palveluja koskevan sopimuksen sopimuspuoleksi, jos ensin mainittu on suoraan sidoksissa jälkimmäiseen organisaation ja määräysvallan osalta ja sen osakekanta on kyseisen valtion hallussa (kokonaan tai osittain, viimeksi mainitussa tapauksessa yhdessä muiden julkisyhteisöjen kanssa)?

3) Jos kyseessä on asetuksen N:o 1370/2007 säännösten soveltamisalaan kuuluvia palveluja koskeva suorahankinta, onko se, että edellä mainittu valtion viranomainen perustaa sopimuspuolen valinnan jälkeen julkisen hallintoelimen, jolla on valtuudet järjestää kyseiset palvelut (jolloin valtiolle kuitenkin jää yksinomainen toimivalta määrätä konsessioiden antamisesta) ja joka ei kohdista mitään ’vastaavaa määräysvaltaa’ sopimuspuoleen, jolta palvelu hankitaan suorahankintana, sellainen seikka, jonka perusteella kyseinen sopimuspuoleksi valinta voi jäädä asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaisen sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle?

4) Merkitseekö suorahankinnan alkuperäinen määräaika, joka on pidempi kuin 30 vuoden määräaika, joka päättyy 3.12.2039 (eli määräaika, joka alkaa asetuksen N:o 1370/2007 voimaantulopäivästä), sitä, että sopimuspuolen valinta ei ole kyseisen asetuksen 5 artiklassa ja 8 artiklan 3 kohdassa, yhdessä luettuina, vahvistettujen periaatteiden mukainen, vai onko tämän sääntöjenvastaisuuden katsottava kaikissa oikeudellisissa suhteissa korjaantuneen automaattisesti sen vuoksi, että se lyhenee lain nojalla (8 artiklan 3 kohta) implisiittisesti kyseisen 30 vuoden määräajan mittaiseksi?”

**Pyyntö asian käsittelyn suullisen vaiheen uudelleen aloittamisesta**

26 Mobit pyysi unionin tuomioistuimen kirjaamoon 11.1.2019 jätetyllä asiakirjalla, että asian käsittelyn suullinen vaihe määrättäisiin aloitettavaksi uudelleen unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 83 artiklan mukaisesti.

27 Mobit vetosi pyyntönsä tueksi siihen, että komissio oli aloittanut Ranskan tasavaltaan kohdistuvan menettelyn sen vuoksi, että joukkoliikenteestä Île-de-Francen hallintoalueella RATP:n kanssa tehdyn sopimuksen voimassaolon päättymistä koskeva Ranskan laki oli mahdollisesti asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdan vastainen. Lisäksi kolmesta RATP:n komissiolle lähettämästä kirjeestä, jotka liittyivät tähän sittemmin enemmittä toimenpiteittä lopetettuun menettelyyn, ilmenee Mobitin mukaan, että komissio oli vakuuttunut siitä, että asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdassa säädetty 30 vuoden määräaika päättyisi aikaisempana ajankohtana kuin päivänä, johon se oli viitannut tässä ennakkoratkaisumenettelyssä unionin

tuomioistuimelle esittämissään kirjallisissa huomautuksissa. Mobit vetoaa pääasiallisesti siihen, että tällä asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdan tulkinnalla on merkittäviä seurauksia nyt käsiteltävissä asioissa ja että unionin tuomioistuimen olisi sen vuoksi tutkittava tämä seikka.

28 Työjärjestyksensä 83 artiklan mukaan unionin tuomioistuin voi julkisasiamiestä kuultuaan milloin tahansa määrätä asian käsittelyn suullisen vaiheen aloitettavaksi uudelleen erityisesti, jos unionin tuomioistuin katsoo, ettei sillä ole riittävästi tietoa asiasta, tai jos asianosainen on suullisen vaiheen päättyneeksi julistamisen jälkeen vedonnut uuteen seikkaan, joka voi olennaisesti vaikuttaa unionin tuomioistuimen ratkaisuun, taikka jos asia on ratkaistava sellaisella perusteella, josta asianosaisella tai Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 23 artiklassa tarkoitetulla osapuolella ei ole ollut tilaisuutta lausua.

29 Näin ei ole nyt käsiteltävissä asioissa. Yhtäältä nimittäin tähän oikeudenkäyntiin osallistuneilla osapuolilla on ollut tilaisuus esittää sekä asian käsittelyn kirjallisen vaiheen että sen suullisen vaiheen aikana ne oikeudelliset seikat, joita ne ovat pitäneet merkityksellisinä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin vastaamiseksi erityisesti asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdan tulkinnan osalta. Toisaalta sen väitetyn seikan, että komissio on toisessa menettelyssä kannattanut kyseisen säännöksen tulkintaa eri tavalla kuin se on esittänyt nyt käsiteltävissä asioissa, ei voida katsoa voivan vaikuttaa ratkaisevalla tavalla siihen ratkaisuun, joka unionin tuomioistuimen on tässä tapauksessa annettava.

30 Unionin tuomioistuin katsoo julkisasiamiestä kuultuaan, että sillä on riittävät tiedot ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin vastaamiseksi ja että asianosaisilla on ollut tilaisuus lausua kaikista asioiden ratkaisemiseksi tarpeellisista seikoista.

31 Pyyntö asian käsittelyn suullisen vaiheen uudelleen aloittamisesta on siten hylättävä.

**Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu**

32 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että pääasioiden oikeudenkäynnin kohteena on paikallisliikenteen julkisia palveluja Regione Toscanan alueella koskevan konsessiosopimuksen sopimuspuolen valinta. Regione Toscana aloitti sopimuspuolen valintamenettelyn Euroopan unionin virallisessa lehdessä 5.10.2013 julkaistulla ilmoituksella ja päätti sen 2.3.2016 tehdyllä päätöksellä Autolinee Toscanen lopullisesta valitsemisesta sopimuspuoleksi. Tämä menettely kuuluu asetuksen N:o 1370/2007 asialliseen soveltamisalaan.

33 Mobit on vedonnut tästä sopimuspuolen valintaa koskevasta päätöksestä nostamansa kanteen tueksi sekä ensimmäisessä oikeusasteessa että muutoksenhakuasteessa siihen, että kyseessä oleva sopimuspuolen valintamenettely on ollut lainvastainen asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdan kannalta, koska Autolinee Toscane on osallistunut siihen.

34 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämistä kysymyksistä ilmenee, että kysymykset perustuvat lähtökohtiin, joiden mukaan RATP:ltä on mahdollisesti tehty suorahankinta ja Autolinee Toscane on täysin RATP:n määräysvallassa, ja että mikäli nämä seikat pitävät paikkansa, ne voivat mahdollisesti kyseenalaistaa sopimuspuolen valinnan laillisuuden asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdan b ja d alakohdan perusteella. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii siten kyseisen asetuksen 5 artiklan sovellettavuutta pääasioissa kyseessä olevan kaltaiseen sopimuspuolen valintamenettelyyn.

35 Tältä osin on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansallisten tuomioistuinten ja unionin tuomioistuimen välille SEUT 267 artiklalla luodussa yhteistyömenettelyssä unionin tuomioistuimen tehtävänä on antaa kansalliselle tuomioistuimelle hyödyllinen vastaus, jonka perusteella kansallinen tuomioistuin voi ratkaista siinä vireillä olevan asian. Unionin tuomioistuimen

on tämän vuoksi tarvittaessa muotoiltava sille esitetyt kysymykset uudelleen. Unionin tuomioistuin saattaa myös joutua ottamaan huomioon sellaisia unionin oikeuden normeja, joihin kansallinen tuomioistuin ei ole ennakkoratkaisukysymyksessään viitannut (tuomio 1.2.2017, Município de Palmela, C-144/16, EU:C:2017:76, 20 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

36 Onkin todettava, että nyt käsiteltävissä asioissa tulee esiin ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin nähden ennakkoluonteinen kysymys asetuksen N:o 1370/2007 ajallisesta sovellettavuudesta sen toteamiseksi, onko Regione Toscanan kaltainen toimivaltainen paikallinen viranomainen, joka aloitti 5.10.2013 julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen, joka kohteensa perusteella kuuluu asetuksen N:o 1370/2007 asialliseen soveltamisalaan, sopimuspuolen valintamenettelyn ja päätti kyseisen menettelyn 2.3.2016 päätöksellä sopimuspuolen lopullisesta valinnasta, ollut velvollinen noudattamaan kyseistä artiklaa. Tähän kysymykseen vastaaminen edellyttää asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdassa säädetyn siirtymäkauden järjestelyn sovellettavuuden tarkastelua.

37 Asetus N:o 1370/2007 on tullut sen 12 artiklan mukaan voimaan 3.12.2009 eli ennen paikallisliikenteen julkisia palveluja koskevan konsessiosopimuksen sopimuspuolen valintamenettelyn aloittamispäivää ja myös ennen pääasioissa kyseessä olevan sopimuspuolen valintaa koskevan päätöksen tekopäivää.

38 Mainitun asetuksen 8 artiklan, jonka otsikko on ”Siirtymäkausi”, 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään kuitenkin, että maanteiden julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä on noudatettava asetuksen 5 artiklaa 3.12.2019 alkaen.

39 Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan selvästä sanamuodosta ilmenee, että säännöksessä vahvistetaan julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksensa 37 kohdassa toteamin tavoin kymmenen vuoden siirtymäkausi, joka alkaa tämän asetuksen voimaantulosta ja päättyy 2.12.2019 ja jonka aikana jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset eivät ole vielä velvollisia noudattamaan tämän asetuksen 5 artiklaa valitessaan maanteiden julkisia liikennepalveluja koskevan konsessiosopimuksen sopimuspuolen. Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohtaan sisältyvän sopimuksen tekemisen käsitteen piiriin kuuluu nimittäin päätös rauta- ja maanteiden julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen tekemisestä yhtiön kanssa siitä riippumatta, että sopimuksen päättymispäivä mahdollisesti on myöhäisempi kuin siirtymäkauden päättymispäivä, jollei asetuksen N:o 1370/2007 4 artiklan 3 ja 4 kohdassa säädetyistä sopimusten kestoajan rajoittamista koskevista säännöksistä muuta johdu.

40 Toimivaltainen viranomainen voi siten tehdä sopimuspuolen lopullista valintaa koskevan päätöksen tämän siirtymäkauden aikana niin, ettei sen tarvitse noudattaa asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklassa vahvistettuja sääntöjä.

41 Kyseisen asetuksen johdanto-osan 31 perustelukappale, josta ilmenee yksiselitteisesti, että unionin lainsäätäjä on katsonut tarpeelliseksi säätää siirtymäkauden järjestelyistä, koska toimivaltaiset viranomaiset ja julkisen liikenteen harjoittajat tarvitsevat aikaa sopeutuakseen asetuksen N:o 1370/2007 säännöksiin asetuksen voimaantulon jälkeen, vahvistaa tämän tulkinnan.

42 Sama koskee asetuksen N:o 1370/2007 esitöitä. Komissio ehdottikin 20.7.2005 esittämässään tarkistetussa ehdotuksessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista (KOM(2005) 319 lopullinen) säädettäväksi, että kunkin toimivaltaisen viranomaisen olisi tehtävä arvoltaan vähintään puolet liikenteeseen liittyvistä sopimuksista asetuksen säännösten mukaisesti neljän tai viiden vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta. Unionin lainsäätäjän lopullisesti hyväksymästä asetuksen
N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan sanamuodosta ilmenee, että päättäessään jättää tällaisen määrällisen viittauksen pois säännöksen lopullisesta sanamuodosta lainsäätäjä halusi mieluummin antaa jäsenvaltioille jonkin verran harkintavaltaa kyseisen asetuksen 5 artiklan panemiseksi täytäntöön siirtymäkauden aikana.

43 Tämän tuomion 40 kohdassa tehtyä tulkintaa vahvistaa myös se julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksensa 49 kohdassa muistuttama seikka, että komissio esitti 30.1.2013 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta (COM(2013) 28 final) ja että tämän ehdotuksen tarkoituksena oli rajoittaa asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan ulottuvuutta siten, että 2.12.2019 päättyvä kymmenen vuoden siirtymäkausi koskisi enää vain kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohtaa, joka koskee toimivaltaisten viranomaisten velvollisuutta järjestää tarjouskilpailumenettely, ja että kyseisen 5 artiklan kaikkia muita säännöksiä olisi sovellettava välittömästi.

44 Unionin lainsäätäjä ei kuitenkaan hyväksynyt tätä ehdotusta muuttaessaan asetusta N:o 1370/2007 asetuksella 2016/2338. Asetuksen N:o 1370/2007, sellaisena kuin se on muutettuna tämän tuomion 10 kohdassa mainitulla asetuksella 2016/2338, 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäisessä virkkeessä nimittäin säädetään, että ”sellaisten julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä, joiden kohteena ovat maanteiden ja muiden raideliikennemuotojen kuin rautateiden, kuten metro- tai raitiotieliikenteen, henkilöliikennepalvelut, sovelletaan 5 artiklaa 3 päivästä joulukuuta 2019 alkaen”.

45 Näistä seikoista seuraa siten, että asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäisessä virkkeessä säädetyn siirtymäkauden järjestelyn ulottuvuus ja päättymisajankohta eivät ole muuttuneet. Näin ollen tämä siirtymäkauden järjestely koskee kyseisen asetuksen 5 artiklan kaikkia säännöksiä.

46 Lisäksi on syytä todeta, että jäsenvaltio voi tosin panna täytäntöön asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan jo ennen määräaikaa osana kyseisen asetuksen 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan toisessa virkkeessä säädettyjä toimia 5 artiklan noudattamiseksi asteittain.

47 Kuten Regione Toscana ja Italian hallitus ovat istunnossa vahvistaneet, näin ei kuitenkaan ilmeisesti ollut tehty pääasioissa kyseessä olevan sopimuspuolen valintamenettelyn aloittamispäivänä.

48 Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetyssä siirtymäkauden järjestelyssä ei sitä paitsi anneta toimivaltaisille viranomaisille mahdollisuutta rajoittamattomasti määrittää maanteiden henkilöliikennettä koskevia julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten kestoaikaa.

49 Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa nimittäin lykätään ainoastaan kyseisen asetuksen 5 artiklan soveltamista rautatie- ja maantieliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten sopimuspuolen valitsemiseen.

50 Kyseisessä 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa ei näin ollen poisteta asetuksen N:o 1370/2007 4 artiklan sovellettavuutta siirtymäkauden järjestelyn piiriin kuuluvien julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten sopimuspuolen valitsemiseen.

51 Näin ollen kyseisen asetuksen 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti pääasioissa kyseessä olevan kaltaisen linja-autoliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen kestoaika saa olla enintään kymmenen vuotta muissa kuin mainitun asetuksen 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa, joissa kestoaika voi asetuksen mukaan olla tietyin edellytyksin tätä pitempi.

52 Nyt käsiteltävässä tapauksessa on ilmennyt, että paikallisliikenteen julkisia palveluja koskeva konsessiosopimus on tehty Regione Toscanan ja Autolinee Toscanen välillä 108 kuukaudeksi eli yhdeksäksi vuodeksi, joten sopimus noudattaa asetuksessa N:o 1370/2007 säädettyä sopimuksen keston rajoitusta.

53 Esitettyihin kysymyksiin on edellä todetun perusteella vastattava, että asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklaa ja 8 artiklan 2 kohtaa on tulkittava siten, että kyseisen asetuksen 5 artiklaa ei ole sovellettava sopimuspuolen valintamenettelyyn, joka on tapahtunut ennen 3.12.2019, joten toimivaltaisen viranomaisen, joka tarjouskilpailumenettelyn päättävällä sopimuspuolen valintaa koskevalla päätöksellä valitsee paikallisen henkilöliikenteen julkista palvelua koskevan konsessiosopimuksen sopimuspuolen ennen kyseistä päivää, ei tarvitse noudattaa mainittua 5 artiklaa.

## Oikeudenkäyntikulut

54 Pääasioiden asianosaisten osalta asioiden käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (neljäs jaosto) on ratkaissut asiat seuraavasti:

**Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta 23.10.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 5 artiklaa ja 8 artiklan 2 kohtaa on tulkittava siten, että kyseisen asetuksen 5 artiklaa ei ole sovellettava sopimuspuolen valintamenettelyyn, joka on tapahtunut ennen 3.12.2019, joten toimivaltaisen viranomaisen, joka tarjouskilpailumenettelyn päättävällä sopimuspuolen valintaa koskevalla päätöksellä valitsee paikallisen henkilöliikenteen julkista palvelua koskevan konsessiosopimuksen sopimuspuolen ennen kyseistä päivää, ei tarvitse noudattaa mainittua 5 artiklaa.**

Allekirjoitukset