Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2019. gada 21. martā *

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Regula (EK) Nr. 1370/2007 – Sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi, izmantojot dzelzceļu un autoceļus – 5. pants – Sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršana – 5. panta 2. punkts – Tieša piešķiršana – Jēdziens "iekšējo pakalpojumu sniedzējs" – Iestāde, kas veic analoģisko kontroli – 8. panta 2. punkts – Pārejas noteikumi – Tiešas piešķiršanas termiņa beigas

Apvienotajās lietās C-350/17 un C-351/17

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Consiglio di Stato* (Valsts padome, Itālija) iesniedza ar lēmumiem, kas pieņemti 2017. gada 6. aprīlī un kas Tiesā reģistrēti 2017. gada 12. jūnijā, tiesvedībās

Mobit Soc. cons. arl

pret

Regione Toscana,

piedaloties:

Autolinee Toscane SpA,

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

un

Autolinee Toscane SpA

pret

Mobit Soc. cons. arl,

piedaloties:

Regione Toscana,

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

* Tiesvedības valoda – itāļu.

TIESA (ceturtā palāta)

šādā sastāvā: septītās palātas priekšsēdētājs T. fon Danvics [*T. von Danwitz*], kas pilda ceturtās palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši K. Jirimē [*K. Jürimäe*], K. Likurgs [*C. Lycourgos*], E. Juhāss [*E. Juhász*] (referents) un K. Vajda [*C. Vajda*],

ģenerāladvokāts: H. Saugmandsgors Ē [*H. Saugmandsgaard Øe*],

sekretārs: R. Skjāno [*R. Schiano*], administrators,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2018. gada 21. jūnija tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *Mobit Soc. cons. arl* vārdā – *P. L. Santoro*, *A. Bianchi*, *M. Siragusa*, *P. Merlino* un *M. Malena*, *avvocati*,

– *Autolinee Toscane SpA* vārdā – *M. Lombardo*, *G. Mazzei* un *G. Morbidelli*, *avvocati*,

– *Regione Toscana* vārdā – *L. Bora*, *L. Caso*, *S. Fidanzia* un *A. Gigliola*, *avvocati*,

– *Régie Autonome des Transports Parisiens* (*RATP*) vārdā – *S. Macchi di Cellere*, *avvocato*, kā arī *P. Delelis* un *E. Morgan de Rivery*, *avocats*,

– Itālijas valdības vārdā – *G. Palmieri*, pārstāve, kurai palīdz *F. Sclafani*, *avvocato dello Stato*,

– Francijas valdības vārdā – *D. Colas* un *P. Dodeller*, kā arī *E. de Moustier* un *C. David*, pārstāvji,

– Portugāles valdības vārdā – *L. Inez Fernandes*, *M. Figueiredo* un *P. Leitão*, pārstāvji,

– Eiropas Komisijas vārdā – *G. Gattinara* un *W. Mölls*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2018. gada 25. oktobra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV 2007, L 315, 1. lpp.), tiesību normu interpretāciju.

2 Šie lūgumi ir iesniegti, pirmkārt, tiesvedībā starp *Mobit Soc. cons. arl* – konsorciju, kurā ir apvienoti vairāki uzņēmumi, kas darbojas transporta nozarē, un *Regione Toscana* (Toskānas reģions, Itālija) un, otrkārt, tiesvedībā starp *Autolinee Toscane SpA* un *Mobit* par vietējā sabiedriskā transporta pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu *Autolinee Toscane*.

Atbilstošās tiesību normas

Savienības tiesības

3 Regulas Nr. 1370/2007 31. apsvērumā ir noteikts:

"Tā kā kompetentajām iestādēm un sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem būs vajadzīgs laiks, lai pielāgotos šai regulai, būtu jāparedz pārejas mehānismi. Lai saskaņā ar šo regulu pakāpeniski piešķirtu pakalpojumu valsts līgumus, dalībvalstīm pēc pārejas laika pirmās puses beigām sešu mēnešu laikā būtu jāsniedz Komisijai progresa ziņojums. Pamatojoties uz šiem ziņojumiem, Komisija var ierosināt attiecīgus pasākumus."

4 Šīs regulas 2. pantā "Definīcijas" ir noteikts:

"Šajā regulā:

a) "sabiedriskais pasažieru transports" ir vispārējas ekonomiskas nozīmes pasažieru transporta pakalpojumi, kurus bez diskriminācijas un nepārtraukti sniedz sabiedrībai;

b) "kompetenta iestāde" ir jebkura dalībvalsts vai dalībvalstu valsts iestāde vai valsts iestāžu grupa, kam ir pilnvaras attiecīgā ģeogrāfiskajā apgabalā iesaistīties sabiedriskā pasažieru transportā, vai jebkura šādi pilnvarota struktūra;

c) "kompetenta vietēja iestāde" ir jebkura kompetentā iestāde, kuras kompetencē ir ģeogrāfisks apgabals, kas nav valsts mēroga apgabals;

[..]

f) "ekskluzīvas tiesības" ir sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam dotas tiesības sniegt konkrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus konkrētā maršrutā, tīklā vai konkrētā apgabalā, nedodot tiesības to darīt nevienam citam šādam pakalpojumu sniedzējam;

[..]

h) "tieša piešķiršana" ir pakalpojumu valsts līguma piešķiršana noteiktam sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam bez iepriekšējas konkursa procedūras;

i) "pakalpojumu valsts [sabiedrisko pakalpojumu] līgums" ir viens vai vairāki akti, kas uzliek juridiskas saistības un kuros ir apliecināta kādas kompetentās iestādes vienošanās ar sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju, uzticot šim sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam tādu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu apsaimniekošanu un sniegšanu, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Atkarībā no dalībvalsts tiesību aktiem līgums var būt arī kompetentās iestādes pieņemts lēmums:

   – individuāla tiesību akta vai normatīva akta formā vai

   – kurā ir nosacījumi, kā kompetentā iestāde pati sniedz pakalpojumus vai uztic šādu pakalpojumu sniegšanu tieši pakļautam pakalpojumu sniedzējam;

j) "iekšējs pakalpojumu sniedzējs" ir juridiski patstāvīgs subjekts, ko kompetentā iestāde vai, vairāku iestāžu gadījumā, vismaz viena kompetentā vietējā iestāde kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas struktūrvienības;

[..]."

5 Minētās regulas 3. panta "Pakalpojumu valsts līgumi un vispārēji noteikumi" 1. punktā ir paredzēts:

"Ja kompetentā iestāde nolemj izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķirt ekskluzīvas tiesības un/vai kompensāciju, tā to dara saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu."

6 Regulas Nr. 1370/2007 4. panta "Obligātais pakalpojumu valsts līgumu un vispārējo noteikumu saturs" 3. un 4. punktā noteikts:

"3. Pakalpojumu valsts [sabiedrisko pakalpojumu] līgumi ir terminēti, un tie nav ilgāki par desmit gadiem autobusu pakalpojumiem [..].

4. Vajadzības gadījumā, ņemot vērā aktīvu amortizācijas nosacījumus, pakalpojumu valsts [sabiedrisko pakalpojumu] līguma termiņu var pagarināt ne vairāk kā par 50 %, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja nodrošinātie aktīvi ir gan ievērojami apjomīgi attiecībā uz visiem aktīviem, kas ir vajadzīgi pakalpojumu valsts līgumā paredzēto pasažieru transporta pakalpojumu veikšanai, gan ir saistīti galvenokārt ar tiem pasažieru transporta pakalpojumiem, uz ko attiecas līgums.

Ja to pamato izmaksas, kas rodas īpašā ģeogrāfiskā stāvokļa dēļ, pakalpojumu valsts [sabiedrisko pakalpojumu] līgumus, kas paredzēti 3. punktā, attālākajos reģionos var pagarināt ne vairāk kā par 50 %.

Ja to pamato kapitāla amortizācija saistībā ar ārkārtējām investīcijām infrastruktūrā, ritošajā sastāvā vai transportlīdzekļos un ja pakalpojumu valsts [sabiedrisko pakalpojumu] līgumu piešķir saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru, pakalpojumu valsts [sabiedrisko pakalpojumu] līgumam var būt ilgāks termiņš. Lai šādā gadījumā nodrošinātu pārredzamību, kompetentā iestāde viena gada laikā pēc līguma noslēgšanas nosūta Komisijai šo pakalpojumu valsts līgumu un faktus, kas pamato tā ilgāku termiņu."

7 Šīs regulas 5. pants "Pakalpojumu valsts [Sabiedrisko pakalpojumu] līgumu piešķiršana" ir formulēts šādi:

"1. Pakalpojumu valsts [Sabiedrisko pakalpojumu] līgumus piešķir saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem noteikumiem. [..]

2. Ja vien tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, jebkura kompetenta vietēja iestāde neatkarīgi no tā, vai tā ir individuāla iestāde vai iestāžu grupa, kas sniedz integrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, var pieņemt lēmumu pati sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vai tieši piešķirt pakalpojumu valsts [sabiedrisko pakalpojumu] līgumus juridiski patstāvīgam subjektam, ko kompetentā vietējā iestāde – vai iestāžu grupas gadījumā vismaz viena kompetentā vietējā iestāde – kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas nodaļas. Ja kompetentā vietējā iestāde pieņem šādu lēmumu, piemēro šādus nosacījumus:

a) lai noteiktu, vai kompetentā vietējā iestāde veic šādu kontroli, ņem vērā to, cik lielā mērā tā ir pārstāvēta administratīvās, vadības vai pārraudzības struktūrās, kādas ir statūtos ietvertās normas, kas uz to attiecas, kādas tai ir īpašumtiesības un faktiskā ietekme uz stratēģiskiem lēmumiem un individuāliem vadības lēmumiem, kā arī kontrole pār tiem. Saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem kompetentajai valsts iestādei, jo īpaši valsts un privātā sektora partnerībā, nav obligāti jābūt 100 % īpašumtiesībām, lai nodibinātu kontroli šā punkta nozīmē, ar noteikumu, ka valsts ietekme dominē un kontroli var nodibināt, pamatojoties uz citiem kritērijiem;

b) nosacījums šā punkta piemērošanai ir tāds, ka tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs un jebkurš subjekts, ko minētais pakalpojumu sniedzējs kaut minimāli ietekmē, sabiedriskā pasažieru transporta darbības veic kompetentās vietējās iestādes teritorijā – neatkarīgi no jebkādām ārējām līnijām vai citiem šīs darbības palīgelementiem, kas iesniedzas kompetento vietējo kaimiņu iestāžu teritorijā, – un nepiedalās konkursos, ko attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu organizē ārpus minētās kompetentās vietējās iestādes teritorijas;

c) neatkarīgi no b) apakšpunkta tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs var piedalīties taisnīgos konkursos, sākot ar diviem gadiem pirms šim pakalpojumu sniedzējam tieši piešķirtā pakalpojumu valsts [sabiedrisko pakalpojumu] līguma beigām, ar nosacījumu, ka ir pieņemts galīgs lēmums nodot tieši pakļautā pakalpojumu sniedzēja līgumā ietvertos sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus taisnīgai konkursa procedūrai un ka tieši pakļautais pakalpojumu sniedzējs nav noslēdzis citu tieši piešķirtu pakalpojumu valsts līgumu;

d) ja nav kompetentās vietējās iestādes, a), b) un c) apakšpunktu piemēro valsts iestādei attiecībā uz tādu ģeogrāfisku teritoriju, kas nav visa valsts, ar noteikumu, ka tieši pakļautais pakalpojumu sniedzējs nepiedalās konkursos, kas attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu tiek organizēti ārpus teritorijas, kurai pakalpojumu valsts līgums ir ticis piešķirts;

[..]

3. Jebkura kompetentā iestāde, kas uztic pakalpojumus trešai personai, kura nav tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs, piešķir pakalpojumu valsts līgumus, izsludinot konkursu, izņemot 4., 5. un 6. punktā paredzētos gadījumus. Konkursam pieņemtā procedūra ir atvērta visiem pakalpojumu sniedzējiem, un tajā ievēro pārredzamības, taisnīguma un nediskriminācijas principu. Pēc piedāvājumu iesniegšanas un varbūtējas iepriekšējas atlases procedūrā var ietvert sarunas saskaņā ar šiem principiem, lai noteiktu, kā vislabāk izpildīt īpašas vai sarežģītas prasības.

[..]”

8 Minētās regulas 8. pantā “Pāreja” ir noteikts:

“1. Valsts pakalpojumu [sabiedrisko pakalpojumu] līgumus piešķir saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem noteikumiem. Tomēr pakalpojumu līgumus vai pakalpojumu valsts [sabiedrisko pakalpojumu] līgumus, kā noteikts [Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta] Direktīvā 2004/17/EK[, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV 2004, L 134, 1. lpp.),] vai [Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta] Direktīvā 2004/18/EK [par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras (OV 2004, L 134, 114. lpp.)], attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, piešķir saskaņā ar procedūrām, kas paredzētas saskaņā ar minētajām direktīvām, ja šādi līgumi nav pakalpojumu koncesijas līgumi, kā noteikts minētajās direktīvās. Ja līgumus piešķir saskaņā ar Direktīvu 2004/17/EK vai Direktīvu 2004/18/EK, nepiemēro šā panta 2. līdz 4. punktu.

2. Neskarot 3. punktu, pakalpojumu valsts [sabiedrisko pakalpojumu] līgumu piešķiršana pārvadājumiem pa dzelzceļu un autoceļiem atbilst 5. panta prasībām no 2019. gada 3. decembra. Šajā pārejas laikā dalībvalstis veic pasākumus, lai pakāpeniski izpildītu 5. panta prasības nolūkā novērst nopietnas strukturālas problēmas, jo īpaši attiecībā uz transporta jaudu.

Sešos mēnešos pēc pārejas laika pirmās puses beigām dalībvalstis sniedz Komisijai progresa ziņojumu, īpaši norādot, kā īsteno pakalpojumu valsts [sabiedrisko pakalpojumu] līgumu pakāpenisku piešķiršanu saskaņā ar 5. pantu. Pamatojoties uz dalībvalstu progresa ziņojumiem, Komisija var ierosināt attiecīgus dalībvalstīm adresētus pasākumus.

3. Piemērojot 2. punktu, neņem vērā pakalpojumu valsts [sabiedrisko pakalpojumu] līgumus, kas saskaņā ar Kopienas un valsts tiesību aktiem piešķirti:

a) pirms 2000. gada 26. jūlija saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru;

b) pirms 2000. gada 26. jūlija saskaņā ar procedūru, kas nav taisnīga konkursa procedūra;

c) no 2000. gada 26. jūlija un pirms 2009. gada 3. decembra saskaņā ar taisnīgu konkursa procedūru;

d) no 2000. gada 26. jūlija un pirms 2009. gada 3. decembra saskaņā ar procedūru, kas nav taisnīga konkursa procedūra.

Līgumi, kas minēti a) apakšpunktā, var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām. Līgumi, kas minēti b) un c) apakšpunktā, var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām, bet ne ilgāk par 30 gadiem. Līgumi, kas minēti d) apakšpunktā, var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām, ja vien tie ir termiņa līgumi un ja to termiņi ir salīdzināmi ar 4. pantā paredzētajiem termiņiem.

Pakalpojumu valsts [Sabiedrisko pakalpojumu] līgumi var palikt spēkā līdz to darbības termiņa beigām, ja to pārtraukšana radītu nesamērīgas juridiskas vai ekonomiskas sekas un ja Komisija ir devusi atļauju.

4. Neskarot 3. punktu, 2. punktā paredzētā pārejas laika otrajā pusē kompetentās iestādes pēc savas izvēles var neļaut līgumu piešķiršanas konkursā piedalīties sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kas nevar apliecināt, ka vērtība sabiedriskiem transporta pakalpojumiem, par ko viņi saņem saskaņā ar šo regulu piešķirtu kompensāciju vai izmanto saskaņā ar šo regulu piešķirtas ekskluzīvas tiesības, ir vismaz puse no visu to sabiedrisko transporta pakalpojumu vērtības, par kuriem viņi saņem kompensāciju vai kuru dēļ izmanto ekskluzīvas tiesības. Šādu aizliegumu neattiecina uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem, kas sniedz pakalpojumus, par kuriem izsludinās konkursu. Piemērojot šo kritēriju, neņem vērā pakalpojumu valsts līgumus, kas piešķirti ar ārkārtas pasākumu, kā minēts 5. panta 5. punktā.

Ja kompetentās iestādes izvēlas pirmajā daļā minēto iespēju, tās to dara bez diskriminācijas, neļauj piedalīties nevienam iespējamam sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam, kas atbilst minētajam kritērijam, un pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanas procedūras sākumā informē iespējamos pakalpojumu sniedzējus par tādu lēmumu.

Attiecīgās kompetentās iestādes informē Komisiju par nodomu piemērot šo noteikumu vismaz divus mēnešus pirms konkursa sludinājuma publicēšanas."

9 Saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 12. pantu, kas stājās spēkā 2009. gada 3. decembrī.

10 Ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 14. decembra Regulas (ES) 2016/2338 (OV 2016, L 354, 22. lpp.) 1. panta 9. punkta a) apakšpunktu grozītā Regula Nr. 1370/2007, kas stājās spēkā 2017. gada 24. decembrī, tomēr pamatlietai tā nav piemērojama. Grozītās Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 2. punktā ir noteikts:

"Neskarot 3. punktu:

i) attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu par pasažieru transporta pakalpojumiem pa autoceļiem un pa citu tipu sliežu ceļiem, kas nav dzelzceļš, piemēram, pārvadājumiem ar metro vai tramvaju, 5. pantu piemēro no 2019. gada 3. decembra;

[..]

Līdz 2019. gada 2. decembrim dalībvalstis veic pasākumus, lai pakāpeniski izpildītu 5. panta prasības nolūkā novērst nopietnas strukturālas problēmas, jo īpaši attiecībā uz transporta jaudu.

[..]"

Itālijas tiesības

11 *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* (1997. gada 19. novembra Leģislatīvais dekrēts Nr. 422 par funkciju un pienākumu vietējā sabiedriskā transporta jomā nodošanu reģioniem un vietējām iestādēm saskaņā ar 1997. gada 15. marta Likuma Nr. 59 4. panta 4. punktu) (*GURI* Nr. 287, 1997. gada 10. decembris, 4. lpp.) 18. panta 1. punkta mērķis ir, cik vien iespējams, izslēgt reģionālā un vietējā transporta pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību tiešo piešķiršanu, jo tāda [līgumu slēgšanas tiesību] piešķiršana parasti apdraud tirgus pārredzamību un efektivitāti un tādēļ izvirza noteikumus pakalpojumu līgumu slēgšanai uz termiņu, kas nepārsniedz deviņus gadus, kā arī lai tiktu ievēroti ekonomijas un efektivitātes kritēriji.

12 Šī leģislatīvā dekrēta 18. panta 2. punktam ir tāds pats mērķis ierobežot tādu vienību, kas ir iepriekšējās iekšējās tiešo līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas labuma guvēji, piedalīšanos konkursa procedūrās vai atļaujot to piedalīšanos tikai, ja šie subjekti ievēro Regulas Nr. 1370/2007 5. un 8. panta 3. punktā norādītos principus.

13 Saskaņā ar minētā leģislatīvā dekrēta 18. panta 2. punkta A daļas a) apakšpunktu "sabiedrības, kā arī to mātes sabiedrības, vienu grupu pārstāvošas sabiedrības un filiāles, kurām Itālijā vai ārvalstīs ir piešķirtas tiesības slēgt pakalpojumu līgumus neatbilstoši [Regulas Nr. 1370/2007] 5. pantam, skatītam kopā ar 8. panta 3. punktu, un kuru termiņš pārsniedz 2019. gada 3. decembri, nevar piedalīties nevienā, pat jau uzsāktā, pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrā. Izslēgšanu nepiemēro uzņēmumiem, kuriem tiesības sniegt pakalpojumu ir piešķirtas konkursa procedūrā".

Pamatlietas un prejudiciālie jautājumi

14 Ar 2013. gada 5. oktobrī *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicētu paziņojumu Toskānas reģions uzsāka procedūru par vietējā sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas koncesijas piešķiršanu tā teritorijā. No paziņojuma izriet, ka šīs koncesijas ilgums ir 108 mēneši un ka tās priekšmetam ir jāatbilst vietējā autobusa transporta 90 000 000 km gadā (ar diferenciācijas iespēju aptuveni 20 %).

15 Uzaicinājumi iesniegt piedāvājumus tika nosūtīti tikai diviem subjektiem, kuri bija izrādījuši interesi piedalīties konkursā, proti, *Mobit* un *Autolinee Toscane*.

16 *Mobit* ir Itālijas sabiedrību apvienība, kurā ir apvienoti vairāki transporta nozares uzņēmumi.

17 No Tiesā iesniegtajiem lietas materiāliem izriet, ka *Autolinee Toscane*, Itālijā dibinātā sabiedrība, ir *RATP Dev SA* un *RATP Dev Italia Srl* sabiedrību, kuras pilnībā kontrolē *Régie Autonome des Transports Parisiens* (turpmāk tekstā – "*RATP*"), meitasuzņēmums. *RATP* ir Francijas valsts dibināta un kontrolēta publiska iestāde, kurai kopš 1948. gada tā uztic izpildīt pakalpojumu līgumu pasažieru sabiedriskā transporta maršrutu un tīklu pārvaldību Ildefransas [*Île-de-France*] reģionā (Francija). Līguma, kura slēgšanas tiesības Francijā ir piešķirtas *RATP* un kurš bija spēkā to faktisko apstākļu laikā, kuriem ir nozīme lietā, darbības termiņš beigsies 2039. gada 31. decembrī.

18 Toskānas reģions 2015. gada 24. novembrī attiecīgā sabiedriskā transporta pakalpojumu koncesijas līguma slēgšanas tiesības pagaidu kārtībā piešķīra *Autolinee Toscane*. Galīgais lēmums par labu pēdējai minētajai tika pieņemts 2016. gada 2. martā.

19 2016. gada 15. aprīlī šo lēmumu par līguma slēgšanas tiesību galīgu piešķiršanu *Mobit* apstrīdēja *Tribunale amministrativo regionale della Toscana* (Toskānas Reģionālā administratīvā tiesa, Itālija). Savā prasības pieteikumā *Mobit* apstrīdēja procedūras likumību, norādot pamatus, kas attiecas uz to, ka *Autolinee Toscane* dalība konkursā esot bijusi nelikumīga, un uz to, ka izvēlētajā piedāvājumā esot trūkumi, kā arī pakārtoti uz to, ka visa konkursa procedūra esot nelikumīga.

20 *Autolinee Toscane* cēla pretprasību, kurā lūdza izslēgt *Mobit* iesniegto piedāvājumu. *RATP* iestājās lietā, atbalstot *Autolinee Toscane*.

21 Ar 2016. gada 28. oktobra spriedumu *Tribunale amministrativo regionale della Toscana* (Toskānas Reģionālā administratīvā tiesa) apmierināja gan *Mobit* prasību, gan *Autolinee Toscane* pretprasību, atceļot lēmumu par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu, jo abu subjektu piedāvājumi neesot atbilduši konkursa nolikumā izvirzītajām prasībām.

22 Gan *Mobit*, gan *Autolinee Toscane* iesniedza apelācijas sūdzību par šo spriedumu *Consiglio di Stato* (Valsts padome, Itālija).

23 Savas apelācijas sūdzības atbalstam *Mobit* ir it īpaši apgalvojusi Regulas Nr. 1370/2007 2. panta b) un j) punkta, 5. panta 2. punkta un 8. panta 3. punkta pārkāpumu.

24 Konkrēti, *Mobit* ir apgalvojusi, ka, piemērojot Regulas Nr. 1370/2007 5. panta 2. punkta b) un d) apakšpunktu, *Autolinee Toscane* esot bijusi jāizslēdz no līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras, jo to kontrolē uzņēmums *RATP*, kuru pašu kontrolē Francijas valsts un kurš pats ir konkrētā tieši piešķirtā tirgus īpašnieks transporta pakalpojumu sniegšanai Ildefransā. Līdz ar to *Mobit* apgalvo, ka *RATP*, kuram Francijā līguma par sabiedriskā transporta pakalpojumiem slēgšanas tiesības ir piešķirtas tieši, ir jākvalificē kā iekšējs pakalpojumu sniedzējs iepriekš minēto tiesību normu izpratnē. Šajā statusā *RATP* kā jebkurš no subjektiem, pār kuru tai ir ietekme, kuru starpā ir *Autolinee Toscane*, nevarētu piedalīties konkursos par pasažieru transporta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu ārpus Ildefransas reģiona teritorijas.

25 Uzskatot, ka Regulas Nr. 1370/2007 tiesību normu interpretācija ir nepieciešama tās tiesvedībā esošās lietas atrisināšanai, *Consiglio di Stato* (Valsts padome) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [Regulas Nr. 1370/2007] 5. panta 2. punkts (konkrētāk, attiecībā uz – šī punkta b) un d) apakšpunktā paredzēto aizliegumu iekšējam pakalpojumu sniedzējam piedalīties konkursos *extra moenia*) ir jāpiemēro arī līguma slēgšanas tiesību piešķiršanai, kas ir notikusi pirms šīs regulas spēkā stāšanās?

2) Vai "iekšējam pakalpojumu sniedzējam" – minētās regulas izpratnē un pēc iespējamas analoģijas ar judikatūras atziņām par "in house" piegāžu jēdzienu – teorētiski var pielīdzināt publisko tiesību juridisku personu, kurai valsts iestāde ir tieši piešķīrusi tiesības sniegt vietējā transporta pakalpojumus, ja pirmā ir tieši saistīta ar otro organizācijas un kontroles ziņā un tās pamatkapitāls pieder valstij (pilnībā vai daļēji, šajā gadījumā kopā ar citām valsts iestādēm)?

3) Vai [Regulas Nr. 1370/2007] piemērošanas jomā ietilpstošo pakalpojumu sniegšanas tiesību tiešas piešķiršanas gadījumā apstāklis, ka pēc piešķiršanas konkrētā valsts iestāde dibina publisku administratīvu iestādi ar pilnvarām organizēt minētos pakalpojumus (tomēr atstājot valstij ekskluzīvas pilnvaras piešķirt koncesiju) – šai iestādei neveicot nekādu "līdzīgu kontroli" pār tieši izraudzīto pakalpojumu sniedzēju, ir tāds apstāklis, uz kā pamata minētā piešķiršana var tikt izslēgta no [šīs] regulas 5. panta 2. punktā paredzētā režīma?

4) Vai sākotnēji paredzētais tiešās piešķiršanas termiņš, kas ir ilgāks par trīsdesmit gadu termiņu un kas beigsies 2039. gada 3. decembrī (termiņa sākums ir Regulas Nr. 1370/2007 spēkā stāšanās diena), nozīmē piešķiršanas neatbilstību principiem, kas ir paredzēti minētās regulas 5. pantā, to skatot kopā ar 8. panta 3. punktu, vai arī šī neatbilstība ir jāuzskata par automātiski labotu jebkura likuma izpratnē saskaņā ar "ex lege" netiešu samazinājumu līdz šim 30 gadu termiņam (8. panta 3. punkts)?"

Par lūgumu atkārtoti uzsākt tiesvedības mutvārdu daļu

26 Ar dokumentu, kas Tiesā iesniegts 2019. gada 11. janvārī, *Mobit* lūdza Tiesu, piemērojot Reglamenta 83. pantu, atkārtoti uzsākt tiesvedības mutvārdu daļu.

27 Sava lūguma atbalstam *Mobit* norāda, ka Komisijas uzsāktā procedūra attiecībā uz Francijas Republiku par Francijas likuma par līguma, kas noslēgts ar *RATP* par sabiedrisko transportu Ildefransā, beigu termiņu, iespējamo neatbilstību Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 3. punktam. Turklāt no trim vēstulēm, ko *RATP* nosūtīja Komisijai šīs procedūras ietvaros, kas pēc tam tika izbeigta, izriet, ka Komisija bija pārliecināta, ka Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 3. punktā paredzētā 30 gadu termiņa beigas bija iestājušās agrākā datumā, nekā tā bija norādījusi savos Tiesai iesniegtajos rakstveida apsvērumos. *Mobit* būtībā norāda, ka šādai Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 3. punkta interpretācijai esot svarīga ietekme attiecīgajā lietā, tādējādi šis elements ir jāpārbauda Tiesai.

28 Atbilstoši Reglamenta 83. pantam Tiesa, uzklausījusi ģenerāladvokātu, var izdot rīkojumu par tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu sākšanu, it īpaši, ja tā uzskata, ka tā nav pietiekami informēta, vai ja kāds lietas dalībnieks pēc šīs daļas pabeigšanas iesniedz ziņas par jaunu faktu, kam var būt izšķiroša ietekme uz Tiesas nolēmumu, vai arī ja lieta ir jāizskata, pamatojoties uz argumentu, kuru lietas dalībnieki vai Eiropas Savienības Tiesas statūtu 23. pantā minētās ieinteresētās personas nav apsprieduši.

29 Tomēr šajā gadījumā tā nav. Faktiski, pirmkārt, ieinteresētās personas, kuras bija piedalījušās attiecīgajā tiesvedībā, varēja gan tās rakstveida, gan mutvārdu daļā sniegt tiesību elementus, ko tās uzskata par attiecināmiem, lai atbildētu uz iesniedzējtiesas uzdotajiem jautājumiem, it īpaši attiecībā uz Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 3. punkta interpretāciju. Otrkārt, apgalvotais apstāklis, ka Komisija citas procedūras ietvaros esot sniegusi citu šīs tiesību normas interpretāciju, kas atšķirīga no šajā lietā sniegtās interpretācijas, nebūtu uzskatāms par tādu, kuram būtu noteicošā ietekme uz Tiesas lēmumu, ko tai jāpieņem šajā lietā.

30 Tiesa, uzklausījusi ģenerāladvokātu, uzskata, ka šajā gadījumā tai ir visa vajadzīgā informācija, lai atbildētu uz iesniedzējtiesas uzdotajiem jautājumiem, un ka visus argumentus, kas nepieciešami nolēmuma pieņemšanai attiecīgajā lietā, lietas dalībnieki ir apsprieduši.

31 Līdz ar to lūgums par šīs tiesvedības mutvārdu daļas atkārtotu uzsākšanu ir jānoraida.

Par prejudiciālajiem jautājumiem

32 No iesniedzējtiesas lēmuma izriet, ka attiecīgā tiesvedība pamatlietā ir par vietējā transporta Toskānas reģionā sabiedrisko pakalpojumu koncesijas līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu. Toskānas reģions ir sācis līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru ar 2013. gada 5. oktobrī *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicēto paziņojumu un pabeidzis ar 2016. gada 2. marta galīgo lēmumu par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu par labu *Autolinee Toscane*. Šī procedūra ietilpst Regulas Nr. 1370/2007 materiāltiesiskajā piemērošanas jomā.

33 Savā sūdzībā par šo [līguma slēgšanas tiesību] piešķiršanu atbalstam gan pirmajā instancē, gan arī apelācijas instancē *Mobit* apgalvoja, ka attiecīgā [līguma slēgšanas tiesību] piešķiršanas procedūra esot bijusi nelikumīga saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 5. panta 2. punktu *Autolinee Toscane* piedalīšanās dēļ.

34 No iesniedzējtiesas uzdotajiem jautājumiem izriet, ka tie balstās uz premisām, ka *RATP* esot varējusi gūt labumu no [līguma slēgšanas tiesību] tiešās piešķiršanas, un *RATP* pilnībā kontrolē *Autolinee Toscane*; ar šiem apstākļiem, ja tie izrādītos patiesi, varētu attiecīgajā gadījumā apšaubīt attiecīgās piešķiršanas likumīgumu, pamatojoties uz Regulas Nr. 1370/2007 5. panta 2. punkta b) un d) apakšpunktu. Iesniedzējtiesai ir šaubas arī par šīs regulas 5. panta piemērošanu tādai piešķiršanas procedūrai kā pamatlietā.

35 Ievadam ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru valstu tiesu un Tiesas sadarbības procedūrā, kas ieviesta ar LESD 267. pantu, Tiesai ir jāsniedz valsts tiesai noderīga atbilde, kas tai ļautu izlemt tajā izskatāmo lietu. Šajā nolūkā Tiesai vajadzības gadījumā ir jāpārformulē tai iesniegtie jautājumi. Turklāt Tiesai var nākties ņemt vērā tādas Savienības tiesību normas, uz kurām valsts tiesa sava jautājuma izklāstā nav atsaukusies (spriedums, 2017. gada 1. februāris, *Município de Palmela*, C-144/16, EU:C:2017:76, 20. punkts un tajā minētā judikatūra).

36 Taču ir jānorāda, ka attiecīgās lietas kontekstā ir jāuzdod iepriekš izlemjams jautājums pirms iesniedzējtiesas uzdoto jautājumu izskatīšanas, proti, jautājums par Regulas Nr. 1370/2007 5. panta piemērošanu *ratione temporis*, lai konstatētu, vai vietējā kompetentā iestāde, tāda kā Toskānas reģions, kas 2013. gada 5. oktobrī ir uzsākusi sabiedrisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru, kas ietilpst Regulas Nr. 1370/2007 materiāltiesiskajā piemērošanas jomā attiecībā uz tās priekšmetu un kas ir pabeigusi šo procedūru ar 2016. gada 2. marta galīgo lēmumu par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu, bija vai nebija jāievēro šis pants. Atbilde uz šo jautājumu paredz Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 2. punkta pirmajā daļā paredzēto pārejas noteikumu režīma piemērošanas pārbaudi.

37 Saskaņā ar tās 12. pantu Regula Nr. 1370/2007 stājās spēkā 2009. gada 3. decembrī, proti, datumā gan pirms vietējā transporta sabiedrisko pakalpojumu koncesijas līguma piešķiršanas procedūras uzsākšanas, gan pirms lēmuma par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu pieņemšanas pamatlietā.

38 Tomēr minētās regulas 8. pantā "Pāreja" 2. punkta pirmajā daļā paredzēts, ka līguma par sabiedriskā transporta pakalpojumiem, izmantojot autoceļus, slēgšanas tiesību piešķiršanai šīs pašas regulas 5. pantam ir jāatbilst no 2019. gada 3. decembra.

39 No Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 2. punkta pirmās daļas formulējuma skaidri izriet, ka šajā tiesību normā paredzēts, kā to arī norādījis ģenerāladvokāts secinājumu 37. punktā, desmit gadu pārejas laiks, kas skaitāms no šīs regulas spēkā stāšanās datuma līdz 2019. gada 2. decembrim, kura laikā dalībvalstu kompetentajām iestādēm, piešķirot līguma slēgšanas tiesības par sabiedriskā transporta pakalpojumiem, izmantojot autoceļus, šīs regulas 5. pants nav vēl jāievēro. Faktiski jēdzienā "līguma piešķiršana", kas ietverts Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 2. punktā, ietilpst arī lēmums par dzelzceļu vai autoceļu transporta sabiedrisko pakalpojumu līguma noslēgšanu uzņēmumam neatkarīgi no tā, vai noslēgtā līguma darbības beigas varētu būt vēlāk par pārejas laika beigām, neskarot Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 3. un 4. punktā paredzēto līgumu ilguma ierobežojumu noteikumu ievērošanu.

40 Tātad šī pārejas laika kompetentā iestāde var pieņemt lēmumu par galīgo piešķiršanu, neievērojot Regulas Nr. 1370/2007 5. panta noteiktos noteikumus.

41 Šīs regulas 31. apsvērums, no kura nepārprotami izriet, ka Savienības likumdevējs ir paredzējis, ka ir nepieciešams paredzēt pārejas režīmus, jo kompetentajām iestādēm un sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem ir nepieciešams laiks, lai pielāgotos Regulas Nr. 1370/2007 noteikumiem pēc tās stāšanās spēkā, apstiprina šo interpretāciju.

42 Tas pats attiecas uz Regulas Nr. 1370/2007 sagatavošanas darbiem, kas vērsti tādā pašā virzienā. Tātad savā 2005. gada 20. jūlija pārskatītajā priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem (COM(2005) 319, galīgā redakcija), Komisija bija ierosinājusi paredzēt, ka daļa no katras kompetentās iestādes rīcībā esošo transporta sabiedrisko pakalpojumu līgumu ir jāpielāgo saskaņā ar šo regulu četru piecu gadu laikā, skaitot no tā spēkā stāšanās datuma. Beigu beigās no Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 2. punkta pieņemtā formulējuma, ko arī izvēlējies Savienības likumdevējs, izriet, ka izlemjot par labu šādas kvantitatīvās norādes abstrakcijai šīs tiesību normas galīgā versijā, tas izvēlējies piešķirt dalībvalstīm zināmu elastīgumu attiecībā uz šīs regulas 5. panta izpildi pārejas laikā.

43 Šā sprieduma 40. punktā veikto interpretāciju apstiprina arī tas, ko ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 49. punktā, ka 2013. gada 30. janvārī iesniegtajā priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1370/2007 attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu (COM(2013) 28 *final*), Komisija bija tieši ierosinājusi ierobežot Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 2. punkta tvērumu, paredzot, ka 10 gadu pārejas laiks, kurš beidzas 2019. gada 2. decembrī, šo punktu attiecinot tikai uz šīs regulas 5. panta 3. punktu attiecībā uz kompetento iestāžu pienākumu organizēt konkursa procedūru un ka visas citas šī 5. panta tiesību normas būtu nekavējoties piemērojamas.

44 Taču pēc Regulas Nr. 1370/2007 grozījumiem, kas izdarīti ar Regulu 2016/2338, Savienības likumdevējs nav pārņēmis šo priekšlikumu. Faktiski Regulas Nr. 1370/2007, kas grozīta ar Regulu 2016/2338, 8. panta 2. punkta pirmās daļas pirmajā teikumā, kā tas norādīts šā sprieduma 10. punktā, noteikts, ka "attiecībā uz pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu par pasažieru transporta pakalpojumiem pa autoceļiem un pa citu tipu sliežu ceļiem, kas nav dzelzceļš, piemēram, pārvadājumiem ar metro vai tramvaju, 5. pantu piemēro no 2019. gada 3. decembra".

45 Tātad no šiem elementiem izriet, ka Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 2. punkta pirmās daļas pirmajā teikumā paredzēto pārejas režīma beigu datums un tvērums ir palikuši nemainīgi. Līdz ar to šis pārejas režīms attiecas uz visām šīs regulas 5. panta tiesību normām.

46 Ir jāpiebilst, ka tā ir taisnība, ka dalībvalsts var ātrāk veikt Regulas Nr. 1370/2007 5. panta izpildi attiecībā uz pieņemtajiem pasākumiem, lai progresīvi pielāgoties minētā 5. panta noteikumiem, kas paredzēti šīs regulas 8. panta 2. punkta pirmajā daļā.

47 Taču šķiet, ka pamatlietā tas nebija tāds gadījums piešķiršanas procedūras atvēršanas datumā, kā to tiesas sēdē apstiprināja Itālijas valdība un Toskānas reģions.

48 Turklāt Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 2. punkta pirmajā daļā paredzētais pārejas režīms nepiešķir kompetentām iestādēm pilnvaras neierobežotā veidā noteikt pasažieru pārvadājumu pa autoceļiem sabiedrisko pakalpojumu līgumu ilgumu.

49 Faktiski Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 2. punkta pirmajā daļā ir paredzēta minētās regulas 5. panta piemērošanas atlikšana tikai attiecībā uz līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu sabiedrisko pakalpojumu līgumiem.

50 Šī 8. panta 2. punkta pirmā daļa tādējādi neizslēdz Regulas Nr. 1370/2007 4. panta piemērošanu līguma slēgšanas tiesību piešķiršanai, uz kuru attiecas pārejas režīms.

51 Tādēļ saskaņā ar šīs regulas 4. panta 3. punktu tāda autobusa pārvadājumu sabiedriskā pakalpojuma līguma kā pamatlietā ilgums nevar pārsniegt 10 gadus, neskarot minētās regulas 4. panta 4. punktā minētos gadījumus, kuros ar noteiktiem nosacījumiem tiek atļauta [termiņa] pagarināšana.

52 Šajā lietā šķiet, ka vietējā transporta sabiedrisko pakalpojumu koncesijas līgums tika noslēgts starp Toskānas reģionu un *Autolinee Toscane* uz 108 mēnešiem jeb 9 gadiem un līdz ar to tiek ievērots Regulā Nr. 1370/2007 paredzētā līguma termiņa ierobežojums.

53 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka Regulas Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, 5. pants un 8. panta 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šīs regulas 5. pants nav piemērojams līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrā, kas ir notikusi pirms 2019. gada 3. decembra, līdz ar to kompetentajai iestādei, kura ar lēmumu par piešķiršanu slēgusi konkursa procedūru pirms šī datuma, piešķirot koncesijas līguma slēgšanas tiesības par sabiedriskā transporta pakalpojumiem, izmantojot autoceļus, šīs regulas 5. pants nav jāievēro.

Par tiesāšanās izdevumiem

54 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (ceturtā palāta) nospriež:

Ņemot vērā iepriekš minēto, uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70, 5. pants un 8. panta 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šīs regulas 5. pants nav piemērojams līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrā, kas ir notikusi pirms 2019. gada 3. decembra, līdz ar to kompetentajai iestādei, kura ar lēmumu par piešķiršanu slēgusi konkursa procedūru pirms šī datuma, piešķirot koncesijas līguma slēgšanas tiesības par sabiedriskā transporta pakalpojumiem, izmantojot autoceļus, šīs regulas 5. pants nav jāievēro.

[Paraksti]