Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

21. märts 2019*

Eelotsusetaotlus – Määrus (EÜ) nr 1370/2007 – Avaliku reisijateveoteenuse osutamine raudteel ja maanteel – Artikkel 5 – Teenuste riigihankelepingute sõlmimine – Artikli 5 lõige 2 – Otseleping – Mõiste „sõltuv teenusepakkuja“ – Asutus, kes teostab sarnast kontrolli – Artikli 8 lõige 2 – Üleminekukord – Otselepingu tähtaja lõppemine

Liidetud kohtuasjades C-350/17 ja C-351/17,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Consiglio di Stato (Itaalia kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) 6. aprilli 2017. aasta otsustega esitatud eelotsusetaotlused, mis saabusid Euroopa Kohtusse 12. juunil 2017, menetlustes,

Mobit Soc. cons. arl

versus

Regione Toscana,

menetluses osales:

Autolinee Toscane SpA,

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

ja

Autolinee Toscane SpA

versus

Mobit Soc. cons. arl,

menetluses osales:

Regione Toscana,

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

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: seitsmenda koja president T. von Danwitz neljanda koja presidendi ülesannetes, kohtunikud K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (ettekandja) ja C. Vajda,

* Kohtumenetluse keel: itaalia.

kohtujurist: H. Saugmandsgaard Øe,

kohtusekretär: ametnik R. Schiano,

arvestades kirjalikku menetlust ja 21. juuni 2018. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– Mobit Soc. cons. arl, esindajad: *avvocato* P. L. Santoro, *avvocato* A. Bianchi, *avvocato* M. Siragusa, *avvocato* P. Merlino ja *avvocato* M. Malena,

– Autolinee Toscane SpA, esindajad: *avvocato* M. Lombardo, *avvocato* G. Mazzei ja *avvocato* G. Morbidelli,

– Regione Toscana, esindajad: *avvocato* L. Bora, *avvocato* L. Caso, *avvocato* S. Fidanzia ja *avvocato* A. Gigliola,

– Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), esindajad: *avvocato* S. Macchi di Cellere ning *avocat* P. Delelis ja *avocat* E. Morgan de Rivery,

– Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* F. Sclafani,

– Prantsuse valitsus, esindajad: D. Colas, P. Dodeller, E. de Moustier ja C. David,

– Portugali valitsus, esindajad: L. Inez Fernandes, M. Figueiredo ja P. Leitão,

– Euroopa Komisjon, esindajad: G. Gattinara ja W. Mölls,

olles 25. oktoobri 2018. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlused käsitlevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT 2007, L 315, lk 1), tõlgendamist.

2 Taotlused esitati esiteks Mobit Soc. cons. arl, kes on mitut transpordisektoris tegutsevat ettevõtet ühendav üksus, ja Regione Toscana (Toscana maakond, Itaalia) vahelise vaidluse ning teiseks Autolinee Toscane SpA ja Mobit vahelise vaidluse raames, mille ese on hankemenetluse teel kohaliku ühistranspordi teenuste kontsessioonilepingu sõlmimine Autolinee Toscanega.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

3 Määruse nr 1370/2007 põhjendus 31 kõlab järgmiselt:

„Kuna pädevad asutused ja avaliku teenuse osutajad vajavad aega käesoleva määruse sätetega kohandumiseks, tuleks sätestada üleminekukord. Pidades silmas avaliku teenindamise lepingute järkjärgulist sõlmimist vastavalt käesoleva määruse sätetele, peaksid liikmesriigid esitama komisjonile eduaruande kuue kuu jooksul pärast üleminekuperioodi esimese poole lõppu. Komisjon võib nimetatud aruannete alusel soovitada kohaseid meetmeid.“

4 Selle määruse artiklis 2 „Mõisted“ on sätestatud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „avalik reisijatevedu“ – üldist majandushuvi pakkuvad reisijateveoteenused, mida osutatakse avalikkusele mittediskrimineerivalt ja pidevalt;

b) „pädev asutus“ – liikmesriigi või liikmesriikide mis tahes ametiasutus või ametiasutuste rühm, kelle pädevuses on sekkuda avaliku reisijateveo korraldamisse antud geograafilises piirkonnas, või mis tahes selleks volitatud asutus;

c) „kohalik pädev asutus“ – mis tahes pädev asutus, kelle territoriaalne pädevusala ei hõlma kogu riiki;

[…]

f) „ainuõigus“ – õigus, millega antakse ühele avaliku teenuse osutajale õigus teatud avalike reisijateveoteenuste osutamiseks teataval liinil, teatavas võrgus või teatavas piirkonnas, välistades sealjuures mis tahes teise võimaliku teenusepakkuja;

[…]

h) „otselepingu sõlmimine“ – avaliku teenuse lepingu sõlmimine konkreetse avaliku teenuse pakkujaga ilma eelneva võistleva pakkumismenetluseta;

i) „avaliku teenindamise leping“ – üks või mitu õiguslikult siduvat õigusakti, mis kinnitavad kokkulepet pädeva asutuse ja avaliku teenuse osutaja vahel, mille kohaselt avaliku teenuse osutajale tehakse ülesandeks avaliku teenindamise kohustusest tulenevate avaliku reisijateveoteenuste haldamine ja osutamine; liikmesriigi õigussüsteemist olenevalt võib lepinguks olla ka pädeva asutuse poolt vastuvõetud otsus:

   – eraldiseisva õigusakti või eeskirja kujul, või

   – nii, et see otsus sisaldab tingimusi, mille korral pädev asutus võib osutada teenuseid ise või teha see ülesandeks sõltuvale teenusepakkujale;

j) „sõltuv teenusepakkuja“ – õiguslikult eraldiseisev üksus, kelle üle kohalik pädev asutus, või pädevate asutuste rühma korral vähemalt üks kohalik pädev asutus, teostab kontrolli, mis on sarnane tema enda osakondade üle teostatava kontrolliga;

[…]“.

5 Viidatud määruse artikli 3 „Avaliku teenindamise lepingud ja üldeeskirjad“ lõikes 1 on sätestatud:

„Kui pädev asutus otsustab valitud teenusepakkujale anda avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ainuõiguse ja/või määrata ükskõik millise hüvitise, peab ta seda tegema avaliku teenindamise lepingu raames.“

6 Määruse nr 1370/2007 artikli 4 „Avaliku teenindamise lepingute ja üldeeskirjade kohustuslik sisu“ lõigetes 3 ja 4 on sätestatud:

„3. Avaliku teenindamise lepingute kestus on piiratud ega ületa kümmet aastat [....] bussiteenuste puhul […].

4. Arvestades varade amortiseerumist, võib vajadusel pikendada avaliku teenindamise lepingu kestust maksimaalselt 50% võrra, kui avaliku teenuse osutaja poolt antavad vahendid on avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud reisijateveoteenuste osutamiseks vajalike põhivahenditega võrreldes olulised ning need on seotud valdavalt selle lepinguga hõlmatud reisijateveoteenustega.

Kui seda õigustavad eripärasest geograafilisest asendist tulenevad kulud, võib lõikes 3 määratletud avaliku teenindamise lepingute kestust pikendada äärepoolseimates piirkondades maksimaalselt 50%.

Kui seda õigustab varade amortiseerumine seoses erakorraliste investeeringutega infrastruktuuri, veeremisse või sõidukitesse ning kui avaliku teenindamise leping on sõlmitud ausa võistleva pakkumismenetluse teel, võib avaliku teenindamise leping olla pikema kestusega. Kõnealusel juhul läbipaistvuse tagamiseks esitab pädev asutus komisjonile ühe aasta jooksul pärast lepingu sõlmimist avaliku teenindamise lepingu ja selle pikemat kestust õigustavad elemendid.“

7 Selle määruse artiklis 5 „Avaliku teenindamise lepingute sõlmimine“ on sätestatud:

„1. Avaliku teenindamise lepingud reisijateveo kohta sõlmitakse vastavalt käesoleva määrusega sätestatud eeskirjadele. […]

2. Kui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võib iga kohalik pädev asutus, olenemata sellest, kas tegemist on avalikku integreeritud reisijateveoteenust osutava üksiku asutuse või asutuste rühmaga, otsustada, kas osutada avalikku reisijateveoteenust ise või sõlmida avaliku teenindamise otselepingud õiguslikult eraldiseisva üksusega, kelle üle kohalik pädev asutus või asutuste rühma korral vähemalt üks kohalik pädev asutus teostab kontrolli, mis on sarnane tema enda osakondade üle teostatava kontrolliga. Juhul kui kohalik pädev asutus teeb sellise otsuse, kohaldatakse järgmist:

a) selleks, et määratleda, kas kohalik pädev asutus teostab sellist kontrolli, tuleb arvesse võtta selliseid tegureid nagu pädeva asutuse esindatuse tase teenusepakkuja haldus-, juht- või järelevalveorganites, teenusepakkuja põhikirjas esinevad sellekohased andmed, omandisuhe, pädeva asutuse tegelik mõju ja kontroll teenusepakkuja strateegiliste ja üksikute juhtimisotsuste üle. Kooskõlas ühenduse õigusega ei ole käesoleva lõike tähenduses kontrolli tuvastamiseks kohustuslik nõue, et pädeval riiklikul asutusel (eelkõige avaliku ja erasektori partnerluse korral) oleks 100% omandiõigus, tingimusel, et valdav avaliku sektori mõju on olemas ja et kontrolli võib tuvastada muude kriteeriumite põhjal;

b) käesoleva lõike kohaldamise tingimuseks on, et sõltuva teenusepakkuja ja iga üksuse, kelle üle sellel teenusepakkujal on kasvõi minimaalne mõju, avaliku reisijateveoga seotud tegevus toimub kohaliku pädeva asutuse haldusterritooriumil, olenemata väljuvatest liinidest või selle tegevuse muudest kõrvalelementidest, mis sisenevad naabruses asuva kohaliku pädeva asutuse territooriumile, ning et nad ei osale väljaspool kohaliku pädeva asutuse haldusterritooriumi korraldatavates pakkumismenetlustes avaliku reisijateveoteenuse osutamise kohta;

c) hoolimata punktist b võib sõltuv teenusepakkuja osaleda ausas võistlevas pakkumismenetlustes kaks aastat enne temaga sõlmitud avaliku teenindamise otselepingu lõppemist, kui on vastu võetud lõplik otsus algatada sõltuva teenusepakkuja lepinguga hõlmatud avalike reisijateveoteenuste suhtes aus võistlev pakkumismenetlus ning sõltuv teenusepakkuja ei ole sõlminud ühtegi teist avaliku teenindamise otselepingut;

d) kohaliku pädeva asutuse puudumisel kohaldatakse punkte a, b ja c riiklikule asutusele mitteüleriigilise territoriaalse piirkonna kasuks, kui sõltuv teenusepakkuja ei osale võistlevas pakkumismenetluses seoses avaliku reisijateveoteenuse osutamisega väljaspool piirkonda, mille kohta avaliku teenindamise leping oli sõlmitud;

[…]

3. Iga pädev asutus, kes pöördub kolmanda osapoole poole, kes ei ole sõltuv teenusepakkuja, peab avaliku teenindamise lepingud sõlmima võistleva pakkumismenetluse alusel, välja arvatud lõigetega 4, 5 ja 6 sätestatud juhtudel. Võistleva pakkumismenetluse jaoks vastuvõetud menetlus on avatud võrdselt kõikidele ettevõtjatele ning selles järgitakse läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtteid. Pärast pakkumiste esitamist ja võimalikku eelvalikut võib menetlus sisaldada läbirääkimisi vastavalt nimetatud põhimõtetele, et määrata kindlaks, kuidas kõige paremini spetsiifilistele või keerukatele nõuetele vastata.

[…]“.

8 Nimetatud määruse artiklis 8 „Üleminekusätted“ on sätestatud:

„1. Avaliku teenindamise lepingud reisijateveo kohta sõlmitakse vastavalt käesoleva määrusega sätestatud eeskirjadele. Teenuselepingud või teenuste riigihankelepingud nagu defineeritud [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivis 2004/17/EÜ, millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused (ELT 2004, L 134, lk 1; ELT eriväljaanne 06/07, lk 19)] või [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiivis 2004/18/EÜ, ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta (ELT 2004, L 134, lk 114; ELT eriväljaanne 06/07, lk 132)] avaliku reisijateveoteenuse osutamise osas bussi või trammiga sõlmitakse kooskõlas nimetatud direktiivides sätestatud menetlustega, kui selliseid lepinguid ei sõlmita nimetatud direktiivides määratletud kontsessioonilepingute kujul. Kui lepingud sõlmitakse kooskõlas direktiividega 2004/17/EÜ või 2004/18/EÜ, ei kohaldata käesoleva artikli lõikeid 2–4.

2. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, peab avaliku teenindamise lepingute sõlmimine transpordi kohta raudteel ja maanteel olema käesoleva määruse artikliga 5 vastavuses alates 3. detsembrist 2019. Selle üleminekuperioodi jooksul võtavad liikmesriigid meetmeid vastavuse järkjärguliseks saavutamiseks artikliga 5, et vältida tõsiseid struktuurilisi probleeme eelkõige veojõudlusega seoses.

Kuue kuu jooksul pärast üleminekuperioodi esimest poolt esitavad liikmesriigid komisjonile eduaruande, milles toovad esile artikli 5 kohase avaliku teenindamise lepingute sõlmimise järk-järgulise rakendamise. Liikmesriikide eduaruannete alusel võib komisjon teha liikmesriikidele ettepaneku asjakohaste meetmete võtmiseks.

3. Lõike 2 kohaldamisel ei võeta arvesse avaliku teenindamise lepinguid, mis on kooskõlas ühenduse ja liikmesriigi õigusega sõlmitud:

a) ausa võistleva pakkumismenetluse alusel enne 2000. aasta 26. juulit;

b) muu menetluse kui võistleva pakkumismenetluse alusel enne 2000. aasta 26. juulit;

c) võistleva pakkumismenetluse alusel alates 2000. aasta 26. juulist ja enne 3. detsembrit 2009;

d) muu menetluse kui võistleva pakkumismenetluse alusel alates 2000. aasta 26. juulist ja enne 3. detsembrit 2009.

Punktis a osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni. Punktides b ja c osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kuid mitte kauemaks kui 30 aastat. Punktis d osutatud lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kui nad on piiratud kestusega, mis on võrreldav artiklis 4 osutatud kestustega.

Avaliku teenindamise lepingud võivad jääda kehtima oma tähtaja lõpuni, kui nende lõpetamine põhjustaks soovimatuid õiguslikke või majanduslikke tagajärgi ning juhul, kui komisjon on andnud oma heakskiidu.

4. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, võivad pädevad asutused lõikes 2 osutatud üleminekuperioodi teisel poolel pakkumiskutse teel sõlmitavate lepingute puhul välistada nende teenusepakkujate osalemise, kes ei suuda tõendada, et käesoleva määruse kohaselt sõlmitud avaliku teenindamise lepingu alusel nende poolt osutatud avaliku transpordi teenuste maksumus moodustab vähemalt poole kõikide avaliku transpordi teenuste maksumusest, mille eest neile makstakse hüvitist või millele neil on ainuõigus. Sellist välistamist ei kohaldata nende teenusepakkujate suhtes, kes osutavad teenuseid, mille pakkumine korraldatakse. Selle kriteeriumi rakendamisel ei võeta arvesse artikli 5 lõikes 5 osutatud erandkorras sõlmitud avaliku teenindamise lepinguid.

Kui pädevad asutused esimeses lõigus osutatud võimalust kasutavad, teevad nad seda diskrimineerimata, välistavad kõik sellele kriteeriumile vastavad võimalikud teenusepakkujad ning teavitavad võimalikke teenusepakkujaid oma otsusest avaliku teenindamise lepingute sõlmimise menetluse alguses.

Asjaomased pädevad asutused teavitavad komisjoni oma kavatsusest seda sätet rakendada hiljemalt kaks kuud enne pakkumiskutse avaldamist.“

9 Määruse nr 1370/2007 artikli 12 kohaselt jõustus määrus 3. detsembril 2009.

10 Määrust nr 1370/2007 muudeti 24. detsembril 2017 jõustunud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta määruse (EL) 2016/2338 (ELT 2016, L 354, lk 22) artikli 1 punkti 9 alapunktiga a, kuid see muudatus ei kuulu siiski põhikohtuasjas kohaldamisele. Määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõike 2 muudetud redaktsioonis on sätestatud:

„Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist:

i) kohaldatakse artiklit 5 avaliku teenindamise lepingute sõlmimisele reisijateveoteenuste jaoks maanteel ja muudel rööbasteedel kui raudtee, nagu metroo või trammid, alates 3. detsembrist 2019;

[…]

Kuni 2. detsembrini 2019 võtavad liikmesriigid meetmeid vastavuse järkjärguliseks saavutamiseks artikliga 5, et vältida tõsiseid struktuurilisi probleeme eelkõige veojõudlusega seoses.

[…]“.

Itaalia õigus

11 Itaalia 19. novembri 1997. aasta seadusandliku dekreedi nr 422 maakondadele ja kohalikele omavalitsustele ülesannete ja kohustuste andmine kohaliku ühistranspordi valdkonnas vastavalt 15. märtsi 1997. aasta seaduse nr 59 artikli 4 lõikele 4 (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* nr 287, 10.12.1997, lk 4) artikli 18 lõikega 1 välistatakse niivõrd kui võimalik maakondliku ja kohaliku veoteenuste tellimine otselepingutega, kuna sellised lepingud vähendavad enamasti turu läbipaistvust ja tõhusust, ning sätestab seetõttu, et teenuslepingute kestus ei või ületada üheksat aastat ning need peavad vastama säästlikkuse ja tõhususe kriteeriumidele.

12 Viidatud seadusandliku dekreedi artikli 18 lõige 2 piirab sama eesmärki järgides selliste üksuste osalemist hankemenetlustes, kellega on varem sõlmitud otselepinguid, ja lubab neil hankemenetluses osaleda üksnes juhul, kui need üksused täidavad määruse nr 1370/2007 artiklis 5 ja artikli 8 lõikes 3 nimetatud põhimõtteid.

13 Nimetatud seadusandliku dekreedi artikli 18 lõike 2 punkti A alapunkt a näeb ette, et „[ä]riühingud ja nende emaettevõtjad, samasse kontserni kuuluvad äriühingud ja tütarettevõtjad, kellega on Itaalias või välisriigis sõlmitud lepingud, mis ei vasta [määruse nr 1370/2007] artiklile 5 koostoimes artikli 8 lõikega 3 ja mis kehtivad kauem kui 3. detsembrini 2019, ei saa osaleda üheski teenuste hankemenetluses, isegi juba algatatud menetluses. Seda välistamist ei kohaldata ettevõtjate suhtes, kellega on sõlmitud leping hankemenetluse esemeks oleva teenuse tellimiseks".

Põhikohtuasjad ja eelotsuse küsimused

14 Toscana maakond algatas 5. oktoobril 2013. aasta *Euroopa Liidu Teatajas* avaldatud hanketeatega hankemenetluse eesmärgiga sõlmida kontsessioonileping oma territooriumil kohalike ühistransporditeenuste osutamiseks. Kõnealusest hanketeatest selgub, et kontsessiooni kestus pidi olema 108 kuud ning selle ese pidi olema bussidega ühistransporditeenuse osutamine aastas 90 000 000 km ulatuses (koos 20% varieerimisvõimalusega).

15 Toscana maakond saatis pakkumuse esitamise ettepanekud kahele ainsale üksusele, kes olid ilmutanud menetluses osalemise vastu huvi, st Mobitile ja Autolinee Toscanele.

16 Mobit on Itaalia ettevõtjate ühendus, mis ühendab mitut transpordisektoris tegutsevat ettevõtet.

17 Euroopa Kohtule edastatud kohtutoimikust nähtub, et Itaalias asuv Autolinee Toscane on tütarettevõtja, mis kuulub 100% ulatuses RATP Dev SA-le ja RATP Dev Italia Srl-ile, ning neid äriühinguid kontrollib täielikult Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP). RATP on avalik-õiguslik asutus, mille on asutanud ja mida kontrollib Prantsuse riik, kelle ülesandel ta alates 1948. aastast käitab transpordivõrke ja -liine Île-de-France'i piirkonnas (Prantsusmaa). Prantsusmaal RATP-ga sõlmitud ühistransporditeenuste lepingu, mis kehtis põhikohtuasja asjaolude toimumise ajal, tähtaja lõpuks on määratud 31. detsember 2039.

18 Toscana maakond tegi 24. novembril 2015 esialgse otsuse tunnistada Autolinee Toscane edukaks pakkujaks kõnealuses ühistransporditeenuste kontsessiooni hankes. Lõplik otsus sõlmida temaga hankeleping tehti 2. märtsil 2016.

19 Mobit esitas 15. aprillil 2016 nimetatud lõpliku hankeotsuse peale kaebuse Tribunale amministrativo regionale della Toscanale (Toscana maakonna halduskohus, Itaalia). Oma kaebuses vaidlustas Mobit hankemenetluse õiguspärasuse, väites esiteks, et Autolinee Toscane osalemine hankemenetluses oli õigusvastane ja selle äriühingu esitatud pakkumuses esinevad puudused, ning teise võimalusena esitas ta väite, et kogu menetlus oli õigusvastane.

20 Autolinee Toscane esitas vastukaebuse, milles palus jätta hankemenetlusest kõrvale Mobiti pakkumus. RATP astus menetlusse Autolinee Toscane nõuete toetuseks.

21 Tribunale amministrativo regionale della Toscana (Toscana maakonna halduskohus) 28. oktoobri 2016. aasta otsusega rahuldati nii Mobiti kaebus kui ka Autolinee Toscane vastukaebus ja tühistati hankeotsus, kuna kummagi üksuse esitatud pakkumused ei vastanud hanke-eeskirjades kindlaks määratud tingimustele.

22 Nii Mobit kui ka Autolinee Toscane esitasid selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse Consiglio di Statole (Itaalia kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu, Itaalia).

23 Mobit väitis oma apellatsioonkaebuses muu hulgas, et edukaks tunnistamise otsus on vastuolus määruse nr 1370/2007 artikli 2 punktidega b ja j, artikli 5 lõikega 2 ja artikli 8 lõikega 3.

24 Täpsemalt tõi Mobit esile, et Autolinee Toscane oleks tulnud hankemenetlusest kõrvaldada määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõike 2 punktide b ja d alusel, kuna teda kontrollib RATP, keda omakorda kontrollib Prantsuse riik, kellega on sõlmitud otseleping Île-de-France'is veoteenuste osutamiseks. Seetõttu leiab Mobit, et RATP tuleb liigitada temaga Prantsusmaal sõlmitud ühistransporditeenuste otselepingute tõttu „sõltuvaks teenusepakkujaks" viidatud sätete tähenduses. Selle seisundi tõttu ei või RATP, nii nagu kõik muud üksused, kelle üle tal on valitsev mõju, sealhulgas Autolinee Toscane, osaleda avaliku reisijateveoteenuste hankemenetlustes väljaspool Ile-de-France'i piirkonda.

25 Leides, et tema menetlustes olevate kohtuvaidluse lahendamiseks on vaja tõlgendada määruse nr 1370/2007 sätteid, otsustas Consiglio di Stato (Itaalia kõrgeima halduskohtuna tegutsev riiginõukogu) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

1. Kas [määruse nr 1370/2007] artikli 5 lõiget 2 (eelkõige mis puudutab selle [sätte] punktides b ja d sõltuvale teenusepakkujale sätestatud keeldu osaleda väljaspool avaliku reisijateveo korraldamiseks pädeva asutuse haldusterritooriumi korraldatavates (*extra moenia*) hangetes)] tuleb kohaldada ka otselepingutele, mis on sõlmitud enne selle määruse jõustumist?

2. Kas avalik-õigusliku juriidilise isiku, kellega riiklik asutus on sõlminud otselepingu kohaliku veoteenuse osutamiseks, võib teoreetiliselt kvalifitseerida „sõltuvaks teenusepakkujaks" selle määruse tähenduses ja võimaliku eesmärgi analoogia alusel sisetehinguid käsitleva kohtupraktikaga, juhul kui nad on organisatoorselt ja kontrolli seisukohast otseselt seotud ning viimati nimetatu kapitali esindab (täielikult või osaliselt, viimasel juhul koos teiste avalik-õiguslike asutustega) riik ise?

3. Kas [määruse nr 1370/2007] kohaldamisalasse kuuluvate teenuste tellimiseks otselepingu sõlmimise korral kujutab tõsiasi, et pärast seda asutab see riiklik asutus avalik-õigusliku haldusasutuse, kellel on asjaomaste teenuste korraldamise volitused (kusjuures kontsessiooni andmise volitused jäävad ikka ainult riigile), ja see asutus ei teosta mingit „sarnast kontrolli" isiku üle, kellega teenuste osutamise otseleping on sõlmitud, endast asjaolu, mille tõttu jääb kõnesolev lepingu sõlmimine väljapoole määruse artikli 5 lõike 2 kohaldamisala?

4. Kas asjaolu, et sõlmitud otselepingu esialgne tähtaeg ületab 30-aastast tähtaega, mis lõpeb 3. detsembril 2039 [tähtpäev, mis tuleneb määruse nr 1370/2007 jõustumise kuupäevast], kujutab endast siiski asjaolu, mille tõttu on see otselepingu sõlmimine vastuolus põhimõtetega, mis on

sätestatud selle määruse artiklis 5 koostoimes selle artikli 8 lõikega 3, või tuleb asuda seisukohale, et kõikidel õiguslikel eesmärkidel parandab selle mittevastavuse automaatselt lepingu kestuse vähendamine seadusest lähtuvalt (*ex lege*) (artikli 8 lõige 3) selle 30-aastase tähtajani?“

Taotlus suulise menetluse uuendamiseks

26 Euroopa Kohtu kantseleisse 11. jaanuaril 2019 saabunud dokumendis palus Mobit teha vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artiklile 83 määrus suulise menetluse uuendamiseks.

27 Oma taotluse põhjenduseks viitab Mobit sellele, et komisjon algatas menetluse Prantsuse Vabariigi suhtes seoses Prantsusmaa selle seaduse, mis reguleerib RATP-ga sõlmitud Île-de-France'i ühistranspordi lepingu lõppemist, võimaliku vastuoluga määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõikega 3. Lisaks nähtub kolmest kirjast, mis RATP saatis komisjonile selles menetluses, mis seejärel lõpetati, et komisjon oli veendunud, et määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõikes 3 ette nähtud 30-aastane tähtaeg oli möödunud enne, kui ta esitas oma kirjalikud seisukohad Euroopa Kohtule käesolevas eelotsusemenetluses. Mobit väidab sisuliselt, et määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõike 3 sellisel tõlgendusel on käesolevale kohtuasjale oluline mõju, mistõttu peaks Euroopa Kohus seda asjaolu hindama.

28 Vastavalt kodukorra artiklile 83 võib Euroopa Kohus igal ajal, olles kohtujuristi ära kuulanud, uuendada määrusega menetluse suulise osa, eelkõige kui ta leiab, et tal ei ole piisavalt teavet või kui pool on pärast suulise osa lõpetamist esitanud uue asjaolu, millel on otsustav tähtsus Euroopa Kohtu lahendile, või kui asja lahendamisel tuleks tugineda argumendile, mille üle pooled või Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artiklis 23 nimetatud huvitatud isikud ei ole vaielnud.

29 Käesoleval juhul ei ole tegemist sellise olukorraga. Esiteks võisid käesolevas menetluses osalenud pooled nimelt esitada nii menetluse kirjalikus kui ka suulises osas õiguslikud asjaolud, mida nad pidasid asjakohasteks eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimustele vastamiseks, sealhulgas seoses määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõike 3 tõlgendamisega. Teiseks ei saa väidetavat asjaolu, et komisjon toetas muu menetluse raames selle sätte teistsugust tõlgendust kui see, mis on esitatud käesolevas asjas, pidada selliseks, millel võib olla otsustav mõju otsusele, mille tegemist on Euroopa Kohtult käesolevas asjas palutud.

30 Euroopa Kohus leiab, et pärast kohtujuristi ära kuulamist on tal piisavalt teavet eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimustele vastamiseks ja et pooled on kõigi käesoleva asja lahendamiseks vajalike argumentide üle vaielnud.

31 Järelikult tuleb suulise menetluse uuendamise taotlus rahuldamata jätta.

Eelotsuse küsimuste analüüs

32 Eelotsusetaotlusest nähtub, et põhikohtuasjas kõne all olev menetlus on seotud Toscana maakonna ühistransporditeenuste kontsessioonilepingu sõlmimisega. Selleks algatati hankemenetlus *Euroopa Liidu Teatajas* 5. oktoobril 2013 avaldatud hanketeatega ja see lõpetati 2. märtsi 2016. aasta lõpliku otsusega sõlmida hankeleping Autolinee Toscanega. Asjaomane menetlus kuulub määruse nr 1370/2007 materiaalsesse kohaldamisalasse.

33 Oma kaebuses nimetatud hankeotsuse peale väitis Mobit nii esimese astme kui ka apellatsioonikohtus, et hankemenetlus oli määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõiget 2 silmas pidades ebaseaduslik, sest selles osales Autolinee Toscane.

34 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu esitatud küsimustest nähtub, et need põhinevad eeldusel, et RATP-ga sõlmiti otseleping ja et Autolinee Toscane on täielikult RATP kontrolli all, ja kui need asjaolud peavad paika, siis võivad need seada kahtluse alla kõnealuse hankeotsuse kooskõla määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõike 2 punktidega b ja d. Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib ka teada, kas selle määruse artikkel 5 on kohaldatav sellisele hankemenetlusele, millega on tegemist põhikohtuasjas.

35 Selles osas tuleb meelde tuletada, et järjepidevast kohtupraktikast nähtub, et ELTL artiklis 267 ette nähtud liikmesriikide kohtute ja Euroopa Kohtu vahelise koostöö raames on Euroopa Kohtu ülesanne anda liikmesriigi kohtule tarvilik vastus, mis võimaldaks viimati nimetatul poolelioleva kohtuasja lahendada. Seda arvestades tuleb Euroopa Kohtul talle esitatud küsimused vajaduse korral ümber sõnastada. Peale selle võib Euroopa Kohus arvesse võtta neid liidu õigusnorme, millele liikmesriigi kohus ei ole oma küsimuses viidanud (1. veebruari 2017. aasta kohtuotsus Município de Palmela, C-144/16, EU:C:2017:76, punkt 20 ja seal viidatud kohtupraktika).

36 Samas olgu märgitud, et käesoleva kohtuasja raames tuleb enne eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimusi uurida määruse nr 1370/2007 artikli 5 *ratione temporis* kohaldatavust, et tuvastada, kas sellest artiklist oli kohustatud lähtuma või mitte selline pädev kohalik omavalitsus, nagu käesoleval juhul Toscana maakond, kes algatas 5. oktoobril 2013 sellise teenuste riigihankemenetluse, mis kuulub oma eseme tõttu määruse nr 1370/2007 materiaalsesse kohaldamisalasse, ja kes lõpetas selle menetluse 2. märtsil 2016 lõpliku hankeotsusega. Sellele küsimusele vastamiseks tuleb hinnata määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõike 2 esimeses lõigus esitatud üleminekukorra kohaldatavust.

37 Määrus nr 1370/2007 jõustus selle artikli 12 kohaselt 3. detsembril 2009, see tähendab enne, kui algatati hankemenetlus ühistransporditeenuste kontsessioonilepingu sõlmimiseks kui ka enne, kui tehti põhikohtuasjas käsitletav hankeotsus.

38 Samas on selle määruse artikli 8 „Üleminekusätted“ lõike 2 esimeses lõigus sätestatud, et lepingute sõlmimine avaliku veoteenuse osutamiseks maanteel peab olema määruse artikliga 5 vastavuses alates 3. detsembrist 2019.

39 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 37 märkis, on määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõike 2 esimeses lõigus selgelt sõnastatud, et selle sättega kehtestatakse kümneaastane üleminekuperiood alates selle määruse jõustumisest kuni 2. detsembrini 2019, mille jooksul ei ole liikmesriikide pädevad asutused maanteedel ühistranspordi teenuste osutamiseks kontsessioonilepingu sõlmimisel kohustatud veel selle määruse artiklit 5 järgima. Nimelt hõlmavad määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõikes 2 kasutatud sõnad „lepingute sõlmimine“ otsust sõlmida mõne äriühinguga leping avaliku veoteenuse osutamiseks raudteel või maanteel, olenemata asjaolust, et selle lepingu tähtaeg võib olla hilisem üleminekuperioodi lõppemise tähtajast, tingimusel et peetakse kinni määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõigetes 3 ja 4 ette nähtud eeskirjadest lepingu kestuse piiride kohta.

40 Niisiis võib pädev asutus teha kõnealuse üleminekuperioodi ajal lõpliku edukaks tunnistamise otsuse, ilma et ta peaks järgima määruse nr 1370/2007 artiklis 5 sätestatud eeskirju.

41 Seda tõlgendust kinnitab selle määruse põhjendus 31, millest nähtub ühetimõistetavalt, et liidu seadusandja arvates oli vaja sätestada üleminekukord, sest pädevad asutused ja avaliku teenuse osutajad vajasid enne määruse nr 1370/2007 jõustumist aega selle sätetega kohandumiseks.

42 Sama käib määruse nr 1370/2007 ettevalmistavate materjalide kohta. Niisiis, nõukogu ja Euroopa Parlamendi 20. juuli 2005. aasta määruse, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel (KOM(2005) 319 (lõplik)), muudetud ettepanekus soovitas komisjon näha ette, et nelja või viie aasta jooksul selle määruse jõustumisest peavad pädevad asutused sõlmima pooled veolepingutest, lähtudes nende maksumusest, vastavalt sellele määrusele. Määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõike 2

sõnastusest, mille liidu seadusandja lõpuks heaks kiitis, nähtub, et otsustades selle määrusesätte lõppverisoonis nimetatud kvantitatiivse viite ära jätta, eelistas ta anda liikmesriikidele teatud paindlikkuse selle määruse artikli 5 kohaldamisel üleminekuperioodi jooksul.

43 Käesoleva kohtuotsuse punktis 40 esitatud tõlgendust kinnitab ka asjaolu, mida kohtujurist tuletas meelde oma ettepaneku punktis 49, et komisjon tegi 30. jaanuaril 2013 ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust nr 1370/2007 riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise osas (COM(2013) 28 final), mille eesmärk oli piirata määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõike 2 ulatust nii, et 2. detsembril 2019 lõppevat kümneaastast üleminekuperioodi kohaldatakse üksnes selle määruse artikli 5 lõikele 3, mis puudutab pädevate asutuste kohustust korraldada hankemenetlus, ja kõik muud selle artikli 5 sätted oleksid kohaldatavad kohe.

44 Määruse nr 1370/2007 muutmisel määrusega 2016/2338 liidu seadusandja seda ettepanekut siiski arvesse ei võtnud. Nimelt on määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõike 2 esimese lõigu esimeses lauses, mida muudeti käesoleva kohtuotsuse punktis 10 viidatud määrusega 2016/2338, sätestatud, et „artiklit 5 [kohaldatakse] avaliku teenindamise lepingute sõlmimisele reisijateveoteenuste jaoks maanteel ja muudel rööbasteedel kui raudtee, nagu metroo või trammid, alates 3. detsembrist 2019“.

45 Niisiis ilmneb neist asjaoludest, et määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõike 2 esimese lõigu esimeses lauses ette nähtud üleminekukorra ulatus ja tähtaeg jäid samaks. Seega hõlmab kõnealune üleminekukord tõepoolest kõiki selle määruse artikli 5 sätteid.

46 Veel olgu märgitud, et liikmesriik võib määruse nr 1370/2007 artiklit 5 kohaldada siiski varem, kui ta võtab selle määruse artikli 8 lõike 2 esimese lõigu teises lauses ette nähtud meetmeid vastavuse järkjärguliseks saavutamiseks artikliga 5.

47 Samas ei olnud see nii põhikohtuasjas käsitletaval juhtumil hankemenetluse algatamise kuupäeval, nagu kinnitasid kohtuistungil Toscana maakond ja Itaalia valitsus.

48 Lisaks ei anna määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõike 2 esimeses lõigus ette nähtud üleminekukord pädevatele asutustele piiramatut õigust määrata maanteel reisijateveo teenuste osutamise riigihankelepingute kestust.

49 Nimelt lükatakse määruse nr 1370/2007 artikli 8 lõike 2 esimeses lõigus edasi üksnes selle määruse artikli 5 kohaldamine riigihankelepingutele, mis käsitlevad veoteenuseid raudteel või maanteel.

50 Nimetatud artikli 8 lõike 2 esimene lõik ei keela seega kohaldada määruse nr 1370/2007 artiklit 4 kõnealuse üleminekukorraga hõlmatud teenuste hankemenetlustes.

51 Seega ei saa vastavalt kõnealuse määruse artikli 4 lõikele 3 sellise bussiga veoteenuste osutamise riigihankelepingu, nagu käsitletakse põhikohtuasjas, kestus ületada kümmet aastat, välja arvatud selle määruse artikli 4 lõikes 4 nimetatud juhtumid, mille puhul see säte lubab kindlatel tingimustel pikendamist.

52 Käesoleval juhul ilmneb, et Toscana maakond ja Autolinee Toscane sõlmisid kohalike ühistransporditeenuste kontsessioonilepingu kestusega 108 kuud, see tähendab üheksa aastat, mistõttu see vastab määruses nr 1370/2007 ette nähtud lepingu kestuse piirangule.

53 Silmas pidades eeltoodut, tuleb esitatud küsimustele vastata, et määruse nr 1370/2007 artiklit 5 ja artikli 8 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et selle määruse artiklit 5 ei kohaldata hankemenetlusele, mis viidi läbi enne 3. detsembrit 2019, mistõttu pädev asutus, kes otsustas enne seda kuupäeva tehtud hankeotsuses, mis lõpetas hankemenetluse, sõlmida maanteel kohaliku ühistransporditeenuse osutamiseks kontsessioonilepingu, ei olnud kohustatud täitma nimetatud artiklit 5.

Kohtukulud

54 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70, artiklit 5 ja artikli 8 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et selle määruse artiklit 5 ei kohaldata hankemenetlusele, mis viidi läbi enne 3. detsembrit 2019, mistõttu pädev asutus, kes otsustas enne seda kuupäeva tehtud hankeotsuses, mis lõpetas hankemenetluse, sõlmida maanteel kohaliku ühistransporditeenuse osutamiseks kontsessioonilepingu, ei olnud kohustatud täitma nimetatud artiklit 5.

Allkirjad