Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 27ης Οκτωβρίου 2016*

«Προδικαστική παραπομπή — Δημόσιες συμβάσεις — Δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο — Κανονισμός (ΕΚ) 1370/2007 — Άρθρο 4, παράγραφος 7 — Υπεργολαβία — Υποχρέωση του φορέα να παράσχει ο ίδιος σημαντικό μέρος των δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών — Περιεχόμενο — Άρθρο 5, παράγραφος 1 — Διαδικασία αναθέσεως συμβάσεως — Ανάθεση της συμβάσεως σύμφωνα με την οδηγία 2004/18/ΕΚ»

Στην υπόθεση C-292/15,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Vergabekammer Südbayern (πρωτοβάθμιο όργανο επιλύσεως διαφορών από διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων της Νότιας Βαυαρίας, Γερμανία) με απόφαση της 5ης Ιουνίου 2015, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 10 Ιουνίου 2015, στο πλαίσιο της δίκης

Hörmann Reisen GmbH

κατά

Stadt Augsburg,

Landkreis Augsburg,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

συγκείμενο από τους T. von Danwitz, πρόεδρο τμήματος, E. Juhász (εισηγητή), C. Vajda, K. Jürimäe και K. Λυκούργο, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: E. Sharpston

γραμματέας: A. Calot Escobar

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Hörmann Reisen GmbH, εκπροσωπούμενη από τους S. Roling και T. Martin, Rechtsanwälte,

— ο Stadt Augsburg και η Landkreis Augsburg, εκπροσωπούμενοι από τον R. Wiemann, Rechtsanwalt,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Braun και A. Tokár καθώς και από την J. Hottiaux,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις της κατά τη συνεδρίαση της 28ης Ιουνίου 2016,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 4, παράγραφος 7, και του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 1191/69 και (ΕΟΚ) 1107/70 (ΕΕ 2007, L 315, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, της Hörmann Reisen GmbH και, αφετέρου, του Stadt Augsburg (Δήμου του Augsburg, Γερμανία) και της Landkreis Augsburg (Επαρχίας του Augsbourg) (στο εξής, από κοινού: αναθέτουσες αρχές), με αντικείμενο τη νομιμότητα διαγωνισμού για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο.

Το νομικό πλαίσιο

3 Η αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού 1370/2007 έχει ως ακολούθως:

«Οι κύριοι στόχοι της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής, της 12ης Σεπτεμβρίου 2001, με τίτλο “Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών”, είναι να εξασφαλισθούν ασφαλείς, αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών χάρη στον ελεγχόμενο ανταγωνισμό [...]».

4 Στην αιτιολογική σκέψη 7 του κανονισμού αυτού εκτίθενται τα ακόλουθα:

«Οι πραγματοποιηθείσες μελέτες και οι εμπειρίες κρατών μελών στα οποία ο ανταγωνισμός στον τομέα των δημοσίων μεταφορών υφίσταται από ετών δείχνουν ότι, με τις κατάλληλες διασφαλίσεις, η καθιέρωση ελεγχόμενου ανταγωνισμού μεταξύ φορέων καθιστά τις υπηρεσίες πιο ελκυστικές και καινοτόμες και λιγότερο ακριβές, χωρίς να παρεμποδίζει την εκτέλεση των συγκεκριμένων καθηκόντων που ανατίθενται στους φορείς δημοσίων υπηρεσιών [...]».

5 Η αιτιολογική σκέψη 9 του εν λόγω κανονισμού έχει ως εξής:

«Προκειμένου να μπορέσουν να οργανώσουν τις υπηρεσίες τους δημόσιων επιβατικών μεταφορών με τρόπο όσο το δυνατόν περισσότερο προσαρμοσμένο στις ανάγκες του κοινού, όλες οι αρμόδιες αρχές πρέπει να είναι σε θέση να επιλέγουν ελεύθερα τους οικείους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, λαμβάνοντας υπόψη τα συμφέροντα των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων και υπό τους όρους που προβλέπει ο παρών κανονισμός. Για να εξασφαλισθεί ότι θα εφαρμόζονται οι αρχές της διαφάνειας, της ισότιμης μεταχείρισης των ανταγωνιζόμενων φορέων και της αναλογικότητας κατά τη χορήγηση αποζημίωσης ή αποκλειστικών δικαιωμάτων, είναι απαραίτητο να καθορίζονται, με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της αρμόδιας αρχής και του επιλεγόμενου φορέα δημόσιας υπηρεσίας, τόσο η φύση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσο και η συμφωνούμενη αμοιβή. […]»

6 Στην αιτιολογική σκέψη 19 του ίδιου κανονισμού εκτίθενται τα ακόλουθα:

«Οι υπεργολαβίες μπορούν να συντελέσουν σε αποτελεσματικότερες δημόσιες επιβατικές μεταφορές και παρέχουν τη δυνατότητα συμμετοχής και άλλων επιχειρήσεων εκτός του φορέα δημόσιας υπηρεσίας στον οποίο έχει ανατεθεί σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, για την

καλύτερη δυνατή χρησιμοποίηση των δημοσίων πόρων, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να καθορίζουν τους λεπτομερείς κανόνες της ανάθεσης των οικείων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών σε υπεργολάβους, ιδίως στην περίπτωση υπηρεσιών που παρέχει εγχώριος φορέας. Επιπλέον, δεν θα πρέπει να παρεμποδίζεται η συμμετοχή των υπεργολάβων σε διαγωνισμούς στο έδαφος καμίας αρμόδιας αρχής. Η επιλογή υπεργολάβου από την αρμόδια αρχή ή τον εγχώριο φορέα της χρειάζεται να διενεργείται σύμφωνα με το δίκαιο [της Ένωσης].»

7 Το άρθρο 1 του κανονισμού 1370/2007, που τιτλοφορείται «Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής», ορίζει τα εξής:

«1. Ο σκοπός του παρόντος κανονισμού είναι να καθορίσει, σύμφωνα με τους κανόνες του [δικαίου της Ένωσης], τον τρόπο με τον οποίον οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ενεργούν στον τομέα των δημοσίων επιβατικών μεταφορών για να εξασφαλίζουν την προσφορά υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, οι οποίες θα είναι, μεταξύ άλλων, πολυπληθέστερες, ασφαλέστερες, υψηλότερης ποιότητας ή λιγότερο δαπανηρές, από εκείνες που θα μπορούσαν να προσφέρουν από μόνες τους οι δυνάμεις της αγοράς.

Προς τον σκοπό αυτόν, ο παρών κανονισμός καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους οι αρμόδιες αρχές, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών ή συνάπτουν σχετικές συμβάσεις, αποζημιώνουν τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών για το κόστος με το οποίο επιβαρύνονται ή/και χορηγούν αποκλειστικά δικαιώματα ως αντάλλαγμα για την εκτέλεση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας.

2. Ο παρών κανονισμός ισχύει για την εθνική και διεθνή παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, καθώς και οδικών μεταφορικών υπηρεσιών, εξαιρουμένων των υπηρεσιών που παρέχονται κυρίως για ιστορικούς ή τουριστικούς λόγους. [...]

[...]»

8 Το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού έχει ως εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

α) “δημόσιες επιβατικές μεταφορές”: οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών γενικού οικονομικού συμφέροντος που προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση·

β) “αρμόδια αρχή”: κάθε δημόσια αρχή ή ομάδα δημοσίων αρχών κράτους μέλους ή κρατών μελών, η οποία έχει την εξουσία να επεμβαίνει στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή, ή κάθε άλλο όργανο στο οποίο έχει ανατεθεί τέτοια αρμοδιότητα·

[...]

θ) “σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας”: μια ή περισσότερες νομικά δεσμευτικές πράξεις, οι οποίες δηλώνουν τη συμφωνία μεταξύ αρμόδιας αρχής και φορέα δημόσιας υπηρεσίας για την ανάθεση στον εν λόγω φορέα δημόσιας υπηρεσίας της διαχείρισης και λειτουργίας των υπηρεσιών δημοσίων επιβατικών μεταφορών των υποκειμένων στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας·[...]

[...]».

9 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 ορίζει τα εξής:

«Εφόσον μια αρμόδια αρχή αποφασίζει να χορηγήσει σε φορέα της επιλογής της αποκλειστικό δικαίωμα ή/και αποζημίωση παντός είδους, σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να το πράττει στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.»

10 Το άρθρο 4 του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Υποχρεωτικό περιεχόμενο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των γενικών κανόνων», προβλέπει τα ακόλουθα:

«1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας [...]:

[...]

β) καθορίζουν εκ των προτέρων, με αντικειμενικότητα και διαφάνεια,
   i) τις παραμέτρους με βάση τις οποίες υπολογίζεται η πληρωμή της αποζημίωσης, εάν υπάρχει, και
   ii) τη φύση και την έκταση των τυχόν χορηγούμενων αποκλειστικών δικαιωμάτων,

έτσι ώστε να αποφεύγεται η υπεραντιστάθμιση. [...]

[...]

7. Οι συγγραφές υποχρεώσεων και οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ορίζουν, με τρόπο διαφανή, αν και σε ποιο βαθμό μπορεί να εξετασθεί η περίπτωση να συναφθεί υπεργολαβία. Σε περίπτωση υπεργολαβίας, ο φορέας που έχει αναλάβει τη διαχείριση και τη λειτουργία των δημοσίων επιβατικών μεταφορών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, είναι υποχρεωμένος να παράσχει ο ίδιος μεγάλο μέρος των δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών. Για την παροχή αυτών των υπηρεσιών, σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που διέπει συγχρόνως τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών μπορεί να επιτρέπει πλήρως τις υπεργολαβίες. Η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προσδιορίζει, σύμφωνα με το εθνικό [δίκαιο και το δίκαιο της Ένωσης], τους όρους που εφαρμόζονται στις υπεργολαβίες.»

11 Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού, που τιτλοφορείται «Ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας», έχει ως εξής:

«1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατίθενται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, οι συμβάσεις υπηρεσιών ή οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζονται με την οδηγία 2004/17/ΕΚ [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ 2004, L 134, σ. 1),] ή την οδηγία 2004/18/ΕΚ [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών (ΕΕ 2004, L 134, σ. 114)], για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με το λεωφορείο ή το τραμ, ανατίθενται σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες, εφόσον οι συμβάσεις αυτές δεν λαμβάνουν μορφή συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών κατά τα οριζόμενα στις οδηγίες αυτές. Όταν οι συμβάσεις ανατίθενται σύμφωνα με τις οδηγίες [2004/17] ή [2004/18], οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται.

[...]»

12 Το άρθρο 5, παράγραφοι 2 έως 6, του κανονισμού 1370/2007 περιλαμβάνει κανόνες σχετικούς με την ανάθεση των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίοι παρεκκλίνουν από τη νομοθεσία της Ένωσης περί δημοσίων συμβάσεων. Ειδικότερα, το άρθρο 5, παράγραφος 4, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού αυτού προβλέπει ότι, «[ε]φόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέσουν απευθείας συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είτε εάν η μέση ετήσια αξία τους υπολογίζεται κάτω του 1 εκατομμυρίου [ευρώ] είτε εφόσον αφορούν ετήσια εκτέλεση λιγότερων των 300 000 χιλιομέτρων δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών».

13 Το άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο β′, της οδηγίας 2004/17 προβλέπει ότι, για τους σκοπούς της οδηγίας αυτής, ως «σύμβαση παραχωρήσεως υπηρεσιών» νοείται η «σύμβαση η οποία παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με μια σύμβαση υπηρεσιών, εκτός από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής».

14 Το άρθρο 1 της οδηγίας 2004/18, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 1336/2013 της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 2013 (ΕΕ 2013, L 335, σ. 17) (στο εξής: οδηγία 2004/18, όπως έχει τροποποιηθεί), έχει ως εξής:

«1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, εφαρμόζονται οι ορισμοί που παρατίθενται στις παραγράφους 2 έως 15.

2.

α) Οι “δημόσιες συμβάσεις” είναι συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας οι οποίες συνάπτονται γραπτώς μεταξύ ενός ή περισσοτέρων οικονομικών φορέων και μιας ή περισσοτέρων αναθετουσών αρχών και έχουν ως αντικείμενο την εκτέλεση έργων, την προμήθεια προϊόντων ή την παροχή υπηρεσιών κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας.[...]

δ) Οι “δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών” είναι δημόσιες συμβάσεις, πλην των δημόσιων συμβάσεων έργων ή προμηθειών, που έχουν ως αντικείμενο την παροχή των υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ.

Δημόσια σύμβαση, η οποία έχει ως αντικείμενο ταυτοχρόνως προϊόντα και υπηρεσίες που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ, θεωρείται ως “δημόσια σύμβαση υπηρεσιών”, εφόσον η αξία των συγκεκριμένων υπηρεσιών υπερβαίνει την αξία των προϊόντων που περιλαμβάνονται στη σύμβαση.

Δημόσια σύμβαση, η οποία έχει ως αντικείμενο υπηρεσίες που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ και η οποία δεν περιλαμβάνει δραστηριότητες που αναφέρονται στο παράρτημα Ι παρά μόνο παρεμπιπτόντως σε σχέση με το κύριο αντικείμενο της σύμβασης, θεωρείται ως δημόσια σύμβαση υπηρεσιών.

[…]

4. Η “σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών” είναι μια σύμβαση η οποία παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με μια δημόσια σύμβαση υπηρεσιών, εκτός από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής.

[...]»

15 Το άρθρο 7 της οδηγίας 2004/18, όπως έχει τροποποιηθεί, το οποίο τιτλοφορείται «Ποσά των κατώτατων ορίων των δημόσιων συμβάσεων», καθορίζει την εκτιμώμενη κατώτατη χρηματική αξία εκτός φόρου προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ) πάνω από την οποία η ανάθεση της συμβάσεως πρέπει να διενεργείται σύμφωνα με τους κανόνες της οδηγίας αυτής.

16 Τα εν λόγω κατώτατα όρια τροποποιούνται σε τακτά διαστήματα με κανονισμούς της Επιτροπής και προσαρμόζονται στις εκάστοτε οικονομικές συνθήκες. Κατά την ημερομηνία της δημοσιεύσεως της επίμαχης στην υπόθεση της κύριας δίκης προκηρύξεως διαγωνισμού, το κατώτατο χρηματικό όριο για τις συμβάσεις υπηρεσιών που συνάπτουν οι αναθέτουσες αρχές, πλην των κεντρικών κυβερνητικών αρχών, οριζόταν σε 207 000 ευρώ εκτός ΦΠΑ, δυνάμει του άρθρου 7, στοιχείο β', της οδηγίας 2004/18, όπως έχει τροποποιηθεί.

17 Το άρθρο 20 της οδηγίας αυτής ορίζει τα εξής:

«Οι συμβάσεις οι οποίες έχουν ως αντικείμενο υπηρεσίες αναφερόμενες στο παράρτημα ΙΙ Α συνάπτονται σύμφωνα με τα άρθρα 23 έως 55.»

18 Το άρθρο 25 της εν λόγω οδηγίας, το οποίο επιγράφεται «Υπεργολαβίες», προβλέπει τα ακόλουθα:

«Στη συγγραφή υποχρεώσεων, η αναθέτουσα αρχή μπορεί να ζητεί ή μπορεί να υποχρεώνεται από ένα κράτος μέλος να ζητήσει από τον προσφέροντα να αναφέρει στην προσφορά του το τμήμα της σύμβασης που προτίθεται να αναθέσει υπό μορφή υπεργολαβίας σε τρίτους καθώς και τους υπεργολάβους που προτείνει.

Η εκδήλωση τέτοιας πρόθεσης δεν αίρει την ευθύνη του κυρίου οικονομικού φορέα.»

19 Στις κατηγορίες υπηρεσιών που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ Α της ίδιας οδηγίας, περιλαμβάνεται η κατηγορία 2, η οποία καλύπτει τις ακόλουθες υπηρεσίες:

«Υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών […], συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών θωρακισμένων οχημάτων και των υπηρεσιών ταχείας αποστολής εγγράφων ή μικροδεμάτων, εξαιρούμενης της μεταφοράς ταχυδρομείου αλληλογραφίας».

20 Το άρθρο 90, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, της οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18 (ΕΕ 2014, L 94, σ. 65 και διορθωτικό ΕΕ 2016, L 135, σ. 120), ορίζει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία μέχρι τις 18 Απριλίου 2016. […]»

21 Το άρθρο 91, πρώτο εδάφιο, της οδηγίας 2014/24 έχει ως εξής:

«Η οδηγία [2004/18, όπως έχει τροποποιηθεί,] καταργείται στις 18 Απριλίου 2016.»

Τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

22 Στις 7 Μαρτίου 2015 οι αναθέτουσες αρχές δημοσίευσαν στο Συμπλήρωμα της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* προκήρυξη διαγωνισμού με τα στοιχεία 2015/S 047-081632, για τη σύναψη συμβάσεως με αντικείμενο την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο σε ορισμένες περιφερειακές συγκοινωνιακές γραμμές. Σύμφωνα με την προκήρυξη αυτή, οι διαγωνιζόμενοι επιτρεπόταν να αναθέσουν σε υπεργολάβους την εκπλήρωση της παροχής σε ποσοστό έως και 30 %, υπολογιζόμενο βάσει των χιλιομέτρων της οικείας συγκοινωνιακής γραμμής.

23 Η Hörmann Reisen προσέφυγε ενώπιον του Vergabekammer Südbayern (πρωτοβάθμιου οργάνου επιλύσεως διαφορών από διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων της Νότιας Βαυαρίας, Γερμανία), αμφισβητώντας τη νομιμότητα του περιορισμού της εκτάσεως της υπεργολαβίας. Υποστηρίζει ότι ο περιορισμός αυτός δεν είναι συμβατός με την οδηγία 2004/18, όπως έχει τροποποιηθεί, και προσθέτει

ότι, μολονότι το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού 1370/2007 προβλέπει όντως ορισμένους περιορισμούς σε σχέση με τη δυνατότητα υπεργολαβίας, εντούτοις ο εν λόγω κανονισμός δεν τυγχάνει εφαρμογής στη διαδικασία που αποτελεί αντικείμενο της υποθέσεως της κύριας δίκης, δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1, αυτού.

24 Οι αναθέτουσες αρχές υπενθυμίζουν ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1370/2007 προβλέπει ότι, «[ό]ταν οι συμβάσεις ανατίθενται σύμφωνα με τις οδηγίες [2004/17] ή [2004/18], οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 του [άρθρου αυτού] δεν εφαρμόζονται». Από τη διάταξη αυτή οι εν λόγω αρχές συνάγουν ότι οι λοιπές διατάξεις του κανονισμού αυτού, ιδίως δε το άρθρο 4, παράγραφος 7, αυτού, παραμένουν εφαρμοστέες επί τέτοιων συμβάσεων. Τέλος, κατά τις αναθέτουσες αρχές, ο περιορισμός της δυνατότητας υπεργολαβίας σε ποσοστό 30 % της παροχής, τον οποίο επιβάλλει η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης προκήρυξη διαγωνισμού, ευθυγραμμίζεται με την υποχρέωση που προβλέπει η προαναφερθείσα διάταξη, κατά την οποία ο αντισυμβαλλόμενος φορέας «είναι υποχρεωμένος να παράσχει ο ίδιος μεγάλο μέρος των δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών».

25 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης είναι κατ' ουσίαν το ζήτημα αν, στο πλαίσιο διαδικασίας αναθέσεως διεξαγόμενης βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, σε συνδυασμό με την οδηγία 2004/18, όπως έχει τροποποιηθεί, ή με την οδηγία 2014/24, οι αναθέτουσες αρχές επιτρεπόταν να περιορίσουν τη δυνατότητα υπεργολαβίας σε ποσοστό 30 % της επίμαχης παροχής, υπολογιζόμενο βάσει των χιλιομέτρων της οικείας συγκοινωνιακής γραμμής, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 4, παράγραφος 7, του κανονισμού 1370/2007.

26 Όσον αφορά την επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης δημόσια σύμβαση υπηρεσιών, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι η εκτιμώμενη αξία της συμβάσεως αυτής υπερβαίνει το κατώτατο χρηματικό όριο του άρθρου 7, στοιχείο β', πρώτη περίπτωση, της οδηγίας 2004/18, όπως έχει τροποποιηθεί, και συγκεκριμένα το ποσό των 207 000 ευρώ εκτός ΦΠΑ.

27 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Vergabekammer Südbayern (πρωτοβάθμιο όργανο επιλύσεως διαφορών από διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων της Νότιας Βαυαρίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Σε περίπτωση διαδικασίας αναθέσεως κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007, σε συνδυασμό με τις οδηγίες 2004/18[, όπως έχει τροποποιηθεί,] και 2014/24, εφαρμόζονται, καταρχήν, μόνον οι διατάξεις των οδηγιών αυτών, με συνέπεια να πρέπει να μην εφαρμοστούν οι παρεκκλίνουσες από τις προαναφερθείσες οδηγίες διατάξεις του κανονισμού 1370/2007;

2) Με βάση τα ανωτέρω, σε περίπτωση διαδικασίας αναθέσεως κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 σε συνδυασμό με τις οδηγίες 2004/18[, όπως έχει τροποποιηθεί,] και 2014/24, διέπεται η δυνατότητα υπεργολαβικής εκτελέσεως αποκλειστικώς από τους κανόνες που έχει συναγάγει το Δικαστήριο βάσει της οδηγίας 2004/18[, όπως έχει τροποποιηθεί,] και από τη ρύθμιση του άρθρου 63, παράγραφος 2, της οδηγίας 2014/24 ή μπορεί η αναθέτουσα αρχή, κατά παρέκκλιση από τα ανωτέρω, να επιβάλει στους διαγωνιζομένους, ακόμη και σε περίπτωση τέτοιας διαδικασίας αναθέσεως, υποχρέωση αυτοπρόσωπης εκπληρώσεως για ορισμένο ποσοστό της παροχής (υπολογιζόμενο βάσει των χιλιομέτρων της συγκοινωνιακής γραμμής) δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 7, του κανονισμού 1370/2007;

3) Στην περίπτωση κατά την οποία το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού 1370/2007 τυγχάνει εφαρμογής σε διαδικασία αναθέσεως κατά το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 σε συνδυασμό με τις οδηγίες 2004/18[, όπως έχει τροποποιηθεί,] και 2014/24, έχει η αναθέτουσα αρχή, λαμβανομένης υπόψη της αιτιολογικής σκέψεως 19 του κανονισμού 1370/2007, ευχέρεια να

καθορίζει το ποσοστό αυτοπρόσωπης εκπληρώσεως, κατά τρόπον ώστε να δικαιολογείται η απαίτηση της αναθέτουσας αρχής να αντιστοιχεί η αυτοπρόσωπη εκπλήρωση σε ποσοστό 70 % της παροχής υπολογιζόμενο βάσει των χιλιομέτρων της συγκοινωνιακής γραμμής;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

28 Επισημαίνεται, αφενός, ότι το Δικαστήριο έχει χαρακτηρίσει το Vergabekammer bei der Bezirksregierung Arnsberg (πρωτοβάθμιο όργανο επιλύσεως διαφορών από διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων της διοικητικής περιφέρειας του Arnsberg, Γερμανία) ως δικαστήριο κατά την έννοια του άρθρου 267 ΣΛΕΕ (απόφαση της 18ης Σεπτεμβρίου 2014, Bundesdruckerei, C-549/13, EU:C:2014:2235, σκέψεις 20 έως 23).

29 Από κανένα στοιχείο της ενώπιον του Δικαστηρίου δικογραφίας δεν προκύπτει ότι, στην υπό κρίση υπόθεση, ο χαρακτηρισμός αυτός δεν μπορεί να ισχύει για το Vergabekammer Südbayern (πρωτοβάθμιο όργανο επιλύσεως διαφορών από διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων της Νότιας Βαυαρίας).

30 Παρατηρείται, αφετέρου, ότι, στα προδικαστικά ερωτήματα, το αιτούν δικαστήριο μνημονεύει, πέραν του κανονισμού 1370/2007 και της οδηγίας 2004/18, όπως έχει τροποποιηθεί, την οδηγία 2014/24.

31 Όσον αφορά το ζήτημα της εφαρμογής της οδηγίας 2014/24, επισημαίνεται ότι η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης προκήρυξη διαγωνισμού δημοσιεύτηκε στις 7 Μαρτίου 2015, ήτοι πριν από την ημερομηνία εκπνοής της προθεσμίας μεταφοράς των κρίσιμων διατάξεων της οδηγίας 2014/24 στο εθνικό δίκαιο, δηλαδή τη 18η Απριλίου 2016 σύμφωνα με το άρθρο 90, παράγραφος 1, αυτής.

32 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, εφαρμοστέα είναι καταρχήν η οδηγία που ισχύει κατά το χρονικό σημείο κατά το οποίο η αναθέτουσα αρχή επιλέγει το είδος της διαδικασίας που θα εφαρμόσει και δίνει οριστική απάντηση στο ζήτημα του αν υπάρχει ή όχι υποχρέωση διεξαγωγής διαγωνισμού για τη σύναψη ορισμένης δημοσίας συμβάσεως. Αντιθέτως, δεν τυγχάνουν εφαρμογής οι διατάξεις οδηγίας της οποίας η προθεσμία για τη μεταφορά στην εσωτερική έννομη τάξη έληξε μετά το χρονικό αυτό σημείο (απόφαση της 7ης Απριλίου 2016, Partner Apelski Dariusz, C-324/14, EU:C:2016:214, σκέψη 83 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

33 Υπό τις συνθήκες αυτές, η οδηγία 2014/24 δεν εφαρμόζεται ratione temporis στην υπόθεση της κύριας δίκης.

Επί του πρώτου και του δεύτερου ερωτήματος

34 Με το πρώτο και το δεύτερο προδικαστικό ερώτημα, που πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 έχει την έννοια ότι, επί διαδικασίας για την ανάθεση συμβάσεως με αντικείμενο δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού αυτού παραμένει εφαρμοστέο επί της συμβάσεως αυτής.

35 Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατίθενται στην απόφαση περί παραπομπής, η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης σύμβαση αφορά την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών οδικών μεταφορών, κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 1370/2007, και έχει ως αντικείμενο δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού, χωρίς όμως να έχει τη μορφή συμβάσεως παραχωρήσεως υπηρεσιών.

36 Δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 1370/2007, σύμβαση όπως η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης πρέπει καταρχήν να ανατεθεί σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπει ο κανονισμός αυτός.

37 Εντούτοις, όταν η επίμαχη σύμβαση δεν έχει τη μορφή συμβάσεως παραχωρήσεως υπηρεσιών, κατά την έννοια των οδηγιών 2004/17 ή 2004/18, όπως έχει τροποποιηθεί, η ανάθεση συμβάσεως για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο γίνεται, δυνάμει του άρθρου 5, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 1370/2007, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες.

38 Εξάλλου, το άρθρο 5, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του κανονισμού 1370/2007 προβλέπει, για την περίπτωση αυτή αναθέσεως συμβάσεως με αντικείμενο την παροχή δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, ότι οι «παράγραφοι 2 έως 6 του [άρθρου αυτού] δεν εφαρμόζονται».

39 Επομένως, διαπιστώνεται, αφενός, ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 1370/2007 εισάγει παρέκκλιση από τον γενικό κανόνα του άρθρου 5, παράγραφος 1, πρώτη περίοδος, του κανονισμού αυτού και, αφετέρου, ότι το ακριβές περιεχόμενο της παρεκκλίσεως αυτής διευκρινίζεται, στη συνέχεια, με το άρθρο 5, παράγραφος 1, τρίτη περίοδος, του εν λόγω κανονισμού, το οποίο προβλέπει τη μη εφαρμογή του άρθρου 5, παράγραφοι 2 έως 6, του ίδιου κανονισμού.

40 Καμία άλλη διάταξη του εν λόγω άρθρου 5 ή του κανονισμού 1370/2007 δεν διευρύνει περαιτέρω το περιεχόμενο της προαναφερθείσας παρεκκλίσεως.

41 Από τα ανωτέρω έπεται ότι, για την ανάθεση συμβάσεως με αντικείμενο την παροχή δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, όπως είναι η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης σύμβαση, μόνον οι διατάξεις του άρθρου 5, παράγραφοι 2 έως 6, του κανονισμού 1370/2007 δεν τυγχάνουν εφαρμογής, ενώ οι λοιπές διατάξεις του κανονισμού αυτού παραμένουν εφαρμοστέες.

42 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού 1370/2007 εφαρμόζεται σε περίπτωση αναθέσεως συμβάσεως με αντικείμενο την παροχή δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, η οποία εμπίπτει στο άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού.

43 Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται από τον σκοπό του κανονισμού 1370/2007.

44 Πράγματι, κατά το άρθρο 1, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, αυτού, ο εν λόγω κανονισμός έχει ως σκοπό «να καθορίσει, σύμφωνα με τους κανόνες του [δικαίου της Ένωσης], τον τρόπο με τον οποίον οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ενεργούν στον τομέα των δημοσίων επιβατικών μεταφορών για να εξασφαλίζουν την προσφορά υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, οι οποίες θα είναι, μεταξύ άλλων, πολυπληθέστερες, ασφαλέστερες, υψηλότερης ποιότητας ή λιγότερο δαπανηρές, από εκείνες που θα μπορούσαν να προσφέρουν από μόνες τους οι δυνάμεις της αγοράς».

45 Το γεγονός ότι ο κανονισμός 1370/2007, ως εκ της φύσεώς του, αποσκοπεί στη θέσπιση εξειδικευμένων ρυθμίσεων σε σχέση με τα γενικά συστήματα αναθέσεως δημοσίων συμβάσεων συνεπάγεται ότι εισάγει ειδικότερους κανόνες σε σχέση με τα συστήματα αυτά.

46 Επισημαίνεται συναφώς ότι η οδηγία 2004/18, όπως έχει τροποποιηθεί, έχει γενική εφαρμογή, ενώ ο κανονισμός 1370/2007 αφορά μόνο τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές.

47 Επομένως, στο μέτρο κατά το οποίο τόσο το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού αυτού όσο και το άρθρο 25 της οδηγίας 2004/18, όπως έχει τροποποιηθεί, περιλαμβάνουν ρυθμίσεις σχετικά με την υπεργολαβία, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η πρώτη διάταξη συνιστά ειδικότερο κανόνα σε σχέση με τους κανόνες που προβλέπει η δεύτερη διάταξη και, ως lex specialis, κατισχύει των κανόνων αυτών.

48 Υπό τις συνθήκες αυτές, στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 έχει την έννοια ότι, επί διαδικασίας για την ανάθεση συμβάσεως με αντικείμενο δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού αυτού παραμένει εφαρμοστέο επί της συμβάσεως αυτής.

Επί του τρίτου ερωτήματος

49 Με το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού 1370/2007 έχει την έννοια ότι δεν επιτρέπει στην αναθέτουσα αρχή να ορίσει ότι ο φορέας στον οποίο έχει ανατεθεί η διαχείριση και η λειτουργία δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, όπως είναι οι επίμαχες στην υπόθεση της κύριας δίκης υπηρεσίες, πρέπει να εκπληρώσει ο ίδιος τη συμβατική παροχή σε ποσοστό 70 %.

50 Κατά το άρθρο 4, παράγραφος 7, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 1370/2007, τα έγγραφα για τη διενέργεια διαγωνισμού και οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ορίζουν, με τρόπο διαφανή, αν και σε ποιο βαθμό μπορεί να εξεταστεί η περίπτωση να συναφθεί υπεργολαβία.

51 Εξ αυτού έπεται ότι ο νομοθέτης της Ένωσης, όσον αφορά τη δυνατότητα υπεργολαβίας για τη διαχείριση και τη λειτουργία δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών διεπόμενων από τον εν λόγω κανονισμό, αναγνώρισε στις αρμόδιες αρχές ευρεία εξουσία εκτιμήσεως.

52 Επισημαίνεται συναφώς ότι, στο μέτρο κατά το οποίο η αναθέτουσα αρχή έχει τη δυνατότητα να απαγορεύσει στον ανάδοχο να αναθέσει σε υπεργολάβους την εκτέλεση δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, σε περίπτωση που η συναφθείσα με αυτόν σύμβαση έχει ανατεθεί σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού 1370/2007, η εξουσία εκτιμήσεως που μνημονεύθηκε στην προηγούμενη σκέψη της παρούσας αποφάσεως περιλαμβάνει τη δυνατότητα της αναθέτουσας αρχής να απαγορεύσει την υπεργολαβία για ορισμένο μόνο τμήμα της συμβατικής παροχής.

53 Εξάλλου, όταν τίθεται ζήτημα υπεργολαβίας στο πλαίσιο της διαχειρίσεως και της λειτουργίας δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, το άρθρο 4, παράγραφος 7, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 1370/2007 δεν επιτρέπει, για την επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης σύμβαση, την υπεργολαβική εκτέλεση ολόκληρης της συμβατικής παροχής, καθόσον προβλέπει ότι ο φορέας στον οποίο έχουν ανατεθεί οι εν λόγω υπηρεσίες υποχρεούται να παράσχει ο ίδιος μεγάλο μέρος αυτών. Μόνο στην περίπτωση που η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας διέπει συγχρόνως τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη λειτουργία των δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών είναι δυνατό, δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 7, τρίτη περίοδος, του κανονισμού αυτού, να επιτραπεί η εξ ολοκλήρου υπεργολαβική εκτέλεση των εν λόγω υπηρεσιών.

54 Κατά συνέπεια, το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού 1370/2007 δεν απαγορεύει στην αναθέτουσα αρχή να περιορίσει σε σημαντικό βαθμό τη δυνατότητα υπεργολαβίας στο πλαίσιο συμβάσεως, όπως είναι η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης.

55 Εν προκειμένω, η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης προκήρυξη διαγωνισμού αποτελεί έγγραφο για τη διενέργεια διαγωνισμού το οποίο ορίζει, με τρόπο διαφανή, όπως αδιαμφισβήτητα προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής, ότι η δυνατότητα υπεργολαβίας περιορίζεται σε ποσοστό 30 % της συμβατικής παροχής, υπολογιζόμενο βάσει των χιλιομέτρων της οικείας συγκοινωνιακής γραμμής.

56 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι ο περιορισμός αυτός δεν υπερβαίνει τα όρια της εξουσίας εκτιμήσεως που αναγνωρίζει το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού 1370/2007 στις αρμόδιες αρχές.

57 Επομένως, στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού 1370/2007 έχει την έννοια ότι δεν απαγορεύει στην αναθέτουσα αρχή να ορίσει ότι ο φορέας στον οποίο έχει ανατεθεί η διαχείριση και η λειτουργία δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, όπως είναι οι επίμαχες στην υπόθεση της κύριας δίκης υπηρεσίες, πρέπει να εκπληρώσει ο ίδιος τη συμβατική παροχή σε ποσοστό 70 %.

Επί των δικαστικών εξόδων

58 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τέταρτο τμήμα) αποφαίνεται:

1) **Το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 1191/69 και (ΕΟΚ) 1107/70, έχει την έννοια ότι, επί διαδικασίας για την ανάθεση συμβάσεως με αντικείμενο δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού αυτού παραμένει εφαρμοστέο επί της συμβάσεως αυτής.**

2) **Το άρθρο 4, παράγραφος 7, του κανονισμού 1370/2007 έχει την έννοια ότι δεν απαγορεύει στην αναθέτουσα αρχή να ορίσει ότι ο φορέας στον οποίο έχει ανατεθεί η διαχείριση και η λειτουργία δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, όπως είναι οι επίμαχες στην υπόθεση της κύριας δίκης υπηρεσίες, πρέπει να εκπληρώσει ο ίδιος τη συμβατική παροχή σε ποσοστό 70 %.**

(υπογραφές)