Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

27. oktoober 2016*

Eelotsusetaotlus — Riigihanked — Avalikud reisijateveoteenused bussiga — Määrus (EÜ) nr 1370/2007 — Artikli 4 lõige 7 — Allhange — Nõue, et avaliku teenuse osutaja osutaks olulise osa avalikust reisijateveoteenusest ise — Ulatus — Artikli 5 lõige 1 — Riigihankemenetlus — Hankelepingu sõlmimine vastavalt direktiivile 2004/18/EÜ

Kohtuasjas C-292/15,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Vergabekammer Südbayern'i (Lõuna-Baieri riigihangete vaidlustuskomisjon, Saksamaa) 5. juuni 2015. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 10. juunil 2015, menetluses

Hörmann Reisen GmbH

versus

Stadt Augsburg,

Landkreis Augsburg,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

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

kohtujurist: E. Sharpston,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

— Hörmann Reisen GmbH, esindajad: *Rechtsanwalt* S. Roling ja *Rechtsanwalt* T. Martin,

— Stadt Augsburg ja Landkreis Augsburg, esindaja: *Rechtsanwalt* R. Wiemann,

— Euroopa Komisjon, esindajad: G. Braun, A. Tokár ja J. Hottiaux,

olles 28. juuni 2016. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: saksa.

otsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab 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), artikli 4 lõike 7 ja artikli 5 lõike 1 tõlgendamist.

2 Taotlus on esitatud kohtuvaidluses ühelt poolt Hörmann Reisen GmbH ning teiselt poolt Stadt Augsburg'i (Augsburgi linn, Saksamaa) ja Landkreis Augsburg'i (Augsburgi maapiirkonna kohalik omavalitsusüksus) (edaspidi koos „hankijad“) vahel küsimuses, kas hanketeade oli õiguspärane pakkumismenetluses avalike reisijateveoteenuste osutamiseks bussiga.

Õiguslik raamistik

3 Määruse nr 1370/2007 põhjenduses 4 on märgitud:

„[Euroopa] Komisjoni 12. septembri 2001. aasta valge raamatu „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada“ peamisteks eesmärkideks on tagada turvaline, tõhus ja kvaliteetne reisijateveoteenus reguleeritud konkurentsi abil […]“.

4 Määruse põhjenduses 7 on märgitud:

„Uuringud, mis on läbi viidud liikmesriikides, kus juba aastaid on ühistranspordi sektoris võimaldatud konkurentsi, ning nendes liikmesriikides saadud kogemused näitavad, et asjakohaste kaitsemeetmete olemasolul muudab teenusepakkujate vahelise reguleeritud konkurentsi lubamine teenused atraktiivsemaks, uuenduslikumaks ja odavamaks ning ei takista avaliku teenuse osutajatel täita neile määratud eriülesandeid. […]“

5 Määruse põhjendusest 9 tuleneb:

„Oma avalike reisijateveo teenuste üldsuse vajaduste suhtes kõige kohasemal viisil korraldamiseks peavad kõik pädevad asutused saama oma avaliku teenuse osutajad käesoleva määrusega sätestatud tingimustel vabalt valida, võttes arvesse väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate huve. Läbipaistvuse, konkureerivate ettevõtjate võrdse kohtlemise ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamise tagamiseks on hüvitiste määramisel või ainuõiguste andmisel oluline määratleda pädeva asutuse ja valitud avaliku teenuse osutaja vahelises avaliku teenindamise lepingus avaliku teenindamise kohustuste laad ja makstav tasu. Lepingu vorm või nimetus võivad erineda vastavalt liikmesriikide õigussüsteemidele. […]“

6 Määruse põhjenduses 19 on märgitud:

„Allhange võib muuta avalikku reisijatevedu tõhusamaks ning võimaldab ka teiste ettevõtjate osalemist peale avaliku teenuse osutaja, kellega oli avaliku teenindamise leping sõlmitud. Siiski peaksid pädevad asutused riiklike vahendite parima kasutamise eesmärgil olema võimelised kindlaks määrama oma avalike reisijateveoteenuste allhanke tingimused, eelkõige juhul, kui teenuseid osutab sõltuv teenusepakkuja. Lisaks ei tohiks alltöövõtjat takistada osalemast mis tahes pädeva asutuse haldusterritooriumil korraldatavas võistlevates pakkumismenetlustes. Pädev asutus või tema sõltuv teenusepakkuja peavad valima alltöövõtja kooskõlas [liidu] õigusega.“

7 Määruse nr 1370/2007 artiklis 1 „Eesmärk ja reguleerimisala“ on sätestatud:

„1. Käesoleva määruse eesmärgiks on määratleda, kuidas pädevad asutused võivad kooskõlas [liidu] õiguse eeskirjadega sekkuda avaliku reisijateveo valdkonda, et tagada üldhuviteenuste osutamine, mis oleksid muu hulgas mitmekesisemad, turvalisemad, parema kvaliteediga või odavamad kui üksnes turuseaduste poolt reguleeritud teenused.

Selleks sätestatakse käesoleva määrusega tingimused, mille kohaselt pädevad asutused hüvitavad transpordiettevõtjale, kellele nad avaliku teenindamise kohustuseks teevad või kellega lepingu sõlmivad, sellega kaasnevad kulud ja/või annavad neile avaliku teenindamise kohustuse eest ainuõigused.

2. Käesolevat määrust kohaldatakse riigisisestele ja rahvusvahelistele avalikele reisijateveoteenustele raudteel ja muudel rööbasteedel ning maanteel, välja arvatud teenuste puhul, mida osutatakse peamiselt nende ajaloolise huviväärsuse või turismiväärtuse tõttu. […]

[…]“.

8 Määruse artikkel 2 on sõnastatud järgmiselt:

„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;

[…]

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; […]

[…]“.

9 Määruse nr 1370/2007 artikli 3 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.“

10 Määruse artiklis 4 „Avaliku teenindamise lepingute ja üldeeskirjade kohustuslik sisu“ on ette nähtud:

„1. Avaliku teenindamise lepingud […]:

[…]

b) kehtestavad eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil
   i) näitajad, mille põhjal hüvitis (kui seda makstakse) tuleb arvutada, ja
   ii) ainuõiguste korral nende laadi ja ulatuse,

selliselt, et välditakse ülekompenseerimist. […]

[…]

7. Pakkumisdokumendid ja avaliku teenindamise lepingud peavad olema läbipaistvad allhanke tegemise võimalikkuse ja ulatuse osas. Allhanke kasutamise korral on teenusepakkuja, kellele käesoleva määruse kohaselt tehakse ülesandeks avalike reisijateveoteenuste haldamine ja osutamine, kohustatud osutama olulise osa avalikest reisijateveoteenustest ise. Avaliku teenindamise lepinguga, mis hõlmab üheaegselt nii avalike reisijateveoteenuste projekteerimist, rajamist kui ka osutamist, võidakse lubada osutada neid teenuseid tervikuna allhanke korras. Avaliku teenindamise leping määrab kooskõlas liikmesriigi ja [liidu] õigusega kindlaks allhankele kohaldatavad tingimused."

11 Määruse artikkel 5 „Avaliku teenindamise lepingute sõlmimine" on sõnastatud järgmiselt:

„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] direktiivi[…]s 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] või [2004/18], ei kohaldata käesoleva artikli lõikeid 2–6.

[…]".

12 Määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõiked 2–6 sisaldavad avalike teenuste osutamise lepingute sõlmimist reguleerivaid norme, mis kalduvad kõrvale liidu riigihankeõigusest. Konkreetselt on selle määruse artikli 5 lõike 4 esimeses lõigus sätestatud, et „[k]ui see ei ole siseriikliku õigusega keelatud, võivad pädevad asutused otsustada sõlmida avaliku teenindamise otselepingud kas siis, kui nende lepingute hinnanguline keskmine aastane maksumus on väiksem kui üks miljon eurot, või kui need käsitlevad avaliku reisijateveoteenuse osutamist aastas vähem kui 300 000 kilomeetri ulatuses".

13 Direktiivi 2004/17 artikli 1 lõike 3 punktis b on „kontsessioon teenustele" määratletud kui „samasugust tüüpi leping kui teenuste hankeleping, välja arvatud asjaolu, et tasu teenuste osutamise eest seisneb kas ainult õiguses kasutada seda teenust või sellises õiguses koos tasuga".

14 Direktiivi 2004/18, mida on muudetud komisjoni 13. detsembri 2013. aasta määrusega (EL) nr 1336/2013 (ELT 2013, L 335, lk 17), (edaspidi „muudetud direktiiv 2004/18") artikli 1 kohaselt:

„1. Käesoleva direktiivi kohaldamisel kehtivad lõigetes 2–15 esitatud mõisted.

2.

a) Riigihankelepingud – ühe või mitme ettevõtja ning ühe või mitme ostja vahel kirjalikult sõlmitud rahaliste huvidega seotud lepingud, mille objektiks on ehitustööd, toodete tarnimine või teenuste osutamine käesoleva direktiivi tähenduses.[…]

d) Teenuste riigihankelepingud – muud riigihankelepingud kui ehitustööde või asjade riigihankelepingud, mille eesmärgiks on II lisas nimetatud teenuste osutamine.

Riigihankelepingut, mille objektiks on nii tooted kui ka teenused II lisa tähenduses, loetakse teenuste riigihankelepinguks juhul, kui asjaomaste teenuste maksumus ületab lepinguga hõlmatud toodete maksumuse.

Riigihankelepingut, mille objektiks on teenused II lisa tähenduses ja mis hõlmab lisaks ka tegevusi I lisa tähenduses, mis ei ole lepingu põhiobjekt, loetakse teenuste riigihankelepinguks.

[…]

4. Teenuste kontsessioon – sama liiki leping kui teenuste riigihankeleping, välja arvatud asjaolu, et vastutasuks teenuste osutamise eest antakse üksnes õigus teenust kasutada või see õigus koos tasuga.

[…]“.

15 Muudetud direktiivi 2004/18 artikliga 7 „Riigihankelepingute piirmäärad“ kehtestatakse eeldatavad piirmaksumused (ilma käibemaksuta), millest alates tuleb riigihankelepingud sõlmida kooskõlas selle direktiivi sätetega.

16 Komisjoni määrustega muudetakse neid piirmäärasid korrapäraselt ja kohandatakse vastavalt majanduslikule olukorrale. Põhikohtuasjas kõne all oleva hanketeate avaldamise ajal oli vastavalt muudetud direktiivi 2004/18 artikli 7 punktile b teenuste riigihankelepingute puhul, mille sõlmivad muud hankijad kui keskvalitsusasutused, piirmääraks 207 000 eurot ilma käibemaksuta.

17 Selle direktiivi artiklis 20 on sätestatud:

„Lepingud, mille objektiks on II A lisas loetletud teenused, sõlmitakse vastavalt artiklitele 23–55.“

18 Selle direktiivi artiklis 25 „Allhanked“ on sätestatud:

„Ostja võib lepingudokumentides pakkujalt nõuda või liikmesriik võib ostjat kohustada pakkujalt nõudma, et pakkumises oleks näidatud, kui suure osa suhtes lepingu mahust kavatsetakse sõlmida allhankelepingud kolmandate isikutega, ning kõik kavandatavad alltöövõtjad.

See teave ei piira peamise ettevõtja vastutust.“

19 Sama direktiivi II A lisas loetletud teenusekategooriate hulka kuulub kategooria 2, milles on viidatud järgmistele teenustele: „Maismaatransporditeenused […], sealhulgas soomussõiduki- ja kulleriteenused, välja arvatud postivedu“.

20 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiivi 2014/24/EL riigihangete kohta ja direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT 2014, L 94, lk 65) artikli 90 lõike 1 esimeses lauses on märgitud:

„Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid 18. aprilliks 2016.“

21 Direktiivi 2014/24 artikli 91 esimese lõigu kohaselt:

„[Muudetud d]irektiiv [2004/18] tunnistatakse kehtetuks alates 18. aprillist 2016.“

Põhikohtuasja asjaolud ja eelotsuse küsimused

22 Hankijad avaldasid 7. märtsil 2015 Euroopa Liidu Teataja lisas numbri 2015/S 047-081632 all hanketeate, mis puudutas avalike reisijateveoteenuste bussiga osutamist teatud piirkondlikel liinidel. Hanketeate kohaselt võisid pakkujad kuni 30% teenustest, mida mõõdetakse liinikilomeetrites, tellida allhankijatelt.

23 Hörmann Reisen pöördus Vergabekammer Südbayern'i (Lõuna-Baieri riigihangete vaidlustuskomisjon, Saksamaa) poole, et vaidlustada allhanke piirangu õiguspärasus. Ta väidab, et piirang on vastuolus muudetud direktiiviga 2004/18, ning lisab, et määrus nr 1370/2007, mille artikli 4 lõikes 7 on ette nähtud allhanke piirang, ei ole artikli 5 lõikest 1 tulenevalt põhikohtuasjas kohaldatav.

24 Hankijad tuletavad meelde, et määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõike 1 kolmandas lauses on ette nähtud, et „[k]ui lepingud sõlmitakse kooskõlas direktiivi[ga 2004/17] või [direktiiviga 2004/18], ei kohaldata [selle] artikli lõikeid 2–6". Hankijad järeldavad sellest, et määruse muud sätted, eelkõige artikli 4 lõige 7 jäävad vastavate lepingute suhtes kehtima. Lõpuks leiavad hankijad, et allhanke piiramine 30%-ga teenustest, nagu see oli ette nähtud põhikohtuasja hanketeates, vastab kohustusele, mis on kehtestatud viimati nimetatud õigusnormis, mille kohaselt on teenusepakkuja „kohustatud osutama olulise osa avalikest reisijateveoteenustest ise".

25 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et põhikohtuasi puudutab peamiselt küsimust, kas hankijatel on õigus piirata allhanke kasutamist 30%-ga kõnealusest teenusest, mida mõõdetakse liinikilomeetrites, määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõike 7 alusel hankemenetluses, mis viiakse läbi vastavalt selle määruse artikli 5 lõikele 1 koostoimes muudetud direktiiviga 2004/18 või direktiiviga 2014/24.

26 Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab põhikohtuasjas kõne all oleva teenuste riigihankemenetluse kohta, et lepingu väärtus ületab muudetud direktiivi 2004/18 artikli 7 punkti b esimeses taandes ette nähtud piirmäära, nimelt 207 000 eurot ilma käibemaksuta.

27 Neil asjaoludel otsustas Vergabekammer Südbayern (Lõuna-Baieri riigihangete vaidlustuskomisjon) peatada menetluse ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõike 1 alusel koostoimes [muudetud] direktiiviga 2004/18 või direktiiviga 2014/24 korraldatud riigihankemenetluse suhtes on üldjuhul kohaldatavad ainult viidatud direktiivide sätted, mistõttu tuleb nendest direktiividest kõrvale kalduvad määruse nr 1370/2007 sätted jätta kohaldamata?

2. Kas sellest tulenevalt sõltub allhanke õiguspärasus riigihankemenetluses, mis viiakse läbi määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõike 1 alusel koostoimes [muudetud] direktiiviga 2004/18 või direktiiviga 2014/24, ainult põhimõtetest, mille Euroopa Kohus on välja töötanud [muudetud] direktiivi 2004/18 kohta, ja direktiivi 2014/24 artikli 63 lõikes 2 sätestatud korrast, või tuleb järeldada, et hankija võib nendest kõrvale kaldudes kehtestada ka sellises riigihankemenetluses pakkujatele kooskõlas määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõikega 7 protsendimäära (mõõdetuna liinikilomeetrites), mille ulatuses peab pakkuja veoteenust ise osutama?

3. Kas juhul, kui määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõike 1 alusel koostoimes [muudetud] direktiiviga 2004/18 või direktiiviga 2014/24 korraldatud riigihankemenetluse suhtes on kohaldatav määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõige 7, võib hankija määruse nr 1370/2007 põhjendust 19 arvesse võttes omal äranägemisel kindlaks määrata protsendimäära, mille ulatuses peab pakkuja veoteenust ise osutama, millest tulenevalt võib olla põhjendatud hankija nõue, et teenust tuleb 70% ulatuses (mõõdetuna liinikilomeetrites) osutada ise?"

Eelotsuse küsimuste analüüs

Sissejuhatavad märkused

28 Esiteks tuleb märkida, et Euroopa Kohus on Vergabekammer bei der Bezirksregierung Arnsberg'i (Arnsbergi ringkonnavalitsuse riigihangete vaidlustuskomisjon, Saksamaa) lugenud juba kohtuks ELTL artikli 267 tähenduses (kohtuotsus, 18.9.2014, Bundesdruckerei, C-549/13, EU:C:2014:2235, punktid 20–23).

29 Euroopa Kohtule esitatud toimiku materjalidest ei nähtu, et käesolevas kohtuasjas ei saaks vastavat seisundit omistada ka Vergabekammer Südbayernile (Lõuna-Baieri riigihangete vaidlustuskomisjon).

30 Teiseks tuleb tõdeda, et lisaks määrusele nr 1370/2007 ja muudetud direktiivile 2004/18 viitab eelotsusetaotluse esitanud kohus ka direktiivile 2014/24.

31 Direktiivi 2014/24 kohaldatavusega seoses tuleb märkida, et põhikohtuasjas kõne all olev hanketeade avaldati 7. märtsil 2015 ehk enne direktiivi 2014/24 asjakohaste sätete ülevõtmise tähtpäeva, milleks oli direktiivi artikli 90 lõikest 1 tulenevalt määratud 18. aprill 2016.

32 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt kuulub üldjuhul kohaldamisele direktiiv, mis kehtib hetkel, mil hankija valib selle menetluse liigi, mida ta kavatseb järgida, ning lõplikult lahendab küsimuse, kas riigihankelepingu sõlmimiseks on nõutav eelneva hankemenetluse korraldamine või mitte. Samas ei ole kohaldatavad sellise direktiivi sätted, mille ülevõtmise tähtaeg lõppes pärast seda hetke (kohtuotsus, 7.4.2016, Partner Apelski Dariusz, C-324/14, EU:C:2016:214, punkt 83 ja seal viidatud kohtupraktika).

33 Neil asjaoludel ei ole direktiiv 2014/24 põhikohtuasjas *ratione temporis* kohaldatav.

Esimene ja teine küsimus

34 Esimese ja teise küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et riigihankemenetluses, mis puudutab avalike reisijateveoteenuste bussiga osutamise lepingut, jääb selle määruse artikli 4 lõige 7 kõnealuse lepingu suhtes kehtivaks.

35 Eelotsusetaotluses sisalduvate andmete kohaselt hõlmab põhikohtuasjas kõne all olev leping avalikke reisijateveoteenuseid maanteel määruse nr 1370/2007 artikli 1 lõike 2 tähenduses ning puudutab avalikke reisijateveoteenuseid bussiga, nagu on ette nähtud selle määruse artikli 5 lõikes 1, ilma et see esineks teenuste kontsessiooni vormis.

36 Määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõike 1 esimese lause kohaselt tuleb põhikohtuasjas kõne all olev leping üldjuhul sõlmida kooskõlas selle määruse sätetega.

37 Kui leping ei esine siiski teenuste kontsessiooni vormis, nagu on määratletud direktiivis 2004/17 või muudetud direktiivis 2004/18, sõlmitakse avalike reisijateveoteenuste bussiga osutamise leping tulenevalt määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõike 1 teisest lausest kooskõlas nendes direktiivides ette nähtud menetlustega.

38 Lisaks on määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõike 1 kolmandas lauses ette nähtud, et niisuguse juhtumi puhul, mil sõlmitakse avalike reisijateveoteenuste bussiga osutamise leping, „ei kohaldata [selle] artikli lõikeid 2–6".

39 Seega tuleb asuda seisukohale, et määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõike 1 teine lause sisaldab erandit määruse artikli 5 lõike 1 esimeses lauses kehtestatud üldnormist ning et erandi täpne ulatus on ära toodud määruse artikli 5 lõike 1 kolmandas lauses, mille kohaselt ei kuulu määruse artikli 5 lõiked 2–6 kohaldamisele.

40 Erandi kohaldamisala ei laienda ka artikli 5 ega määruse nr 1370/2007 ükski säte.

41 Seega ei kuulu avalike reisijateveoteenuste bussiga osutamise lepingu sõlmimisel, nagu on kõne all põhikohtuasjas, kohaldamisele vaid määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõiked 2–6, samas kui määruse muud sätted on endiselt kohaldatavad.

42 Neil asjaoludel tuleb tõdeda, et määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõige 7 on kohaldatav avalike reisijateveoteenuste bussiga osutamise lepingu sõlmimisel, mis kuulub määruse artikli 5 lõike 1 reguleerimisalasse.

43 Vastav järeldus on kooskõlas määruse nr 1370/2007 eesmärgiga.

44 Nimelt on viimati nimetatud määruse artikli 1 lõike 1 esimese lõigu kohaselt määruse eesmärk „määratleda, kuidas pädevad asutused võivad kooskõlas ühenduse õiguse eeskirjadega sekkuda avaliku reisijateveo valdkonda, et tagada üldhuviteenuste osutamine, mis oleksid muu hulgas mitmekesisemad, turvalisemad, parema kvaliteediga või odavamad kui üksnes turuseaduste poolt reguleeritud teenused“.

45 Asjaolu, et oma laadilt on määruse nr 1370/2007 eesmärk ette näha normid sekkumiseks riigihanke üldkorda, tähendab, et määrus sisaldab selle üldkorra suhtes erinorme.

46 Siinkohal tuleb märkida, et muudetud direktiiv 2004/18 on üldkohaldatav, samas kui määrusega nr 1370/2007 reguleeritakse vaid avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel.

47 Kuna nii selle määruse artikli 4 lõige 7 kui ka muudetud direktiivi 2004/18 artikkel 25 sisaldavad sätteid allhanke kohta, tuleb jõuda seisukohale, et esimene säte on erinorm teises sättes ette nähtud normide suhtes ning prevaleerib *lex specialis*'ena nende normide üle.

48 Neil asjaoludel tuleb esimesele ja teisele esitatud küsimusele vastata, et määruse nr 1370/2007 artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et riigihankemenetluses, mis puudutab avalike reisijateveoteenuste bussiga osutamise lepingut, jääb selle määruse artikli 4 lõige 7 kõnealuse lepingu suhtes kehtivaks.

Kolmas küsimus

49 Kolmanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõiget 7 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus, kui hankija määrab, et teenusepakkuja, kellele tehakse ülesandeks sellise avaliku reisijateveoteenuse haldamine ja osutamine bussiga, nagu on kõne all põhikohtuasjas, peab teenust 70% ulatuses ise osutama.

50 Määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõike 7 esimese lause kohaselt peavad pakkumisdokumendid ja avalike teenuste osutamise lepingud allhanke tegemise võimalikkuse ja ulatuse osas olema läbipaistvad.

51 Sellest tuleneb, et liidu seadusandja on seoses avaliku reisijateveoteenuse haldamise ja osutamise allhankega, mida reguleeritakse kõnealuses määruses, andnud pädevatele asutustele laia kaalutlusõiguse.

52 Siinkohal tuleb märkida, et kuna hankijal on juhul, kui kõnealune leping sõlmitakse kooskõlas määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõikega 7, õigus keelata edukal pakkujal kasutada avalike reisijateveoteenuste bussiga osutamisel allhanget, siis eelnevas punktis nimetatud kaalutlusõigus hõlmab võimalust keelata allhange vaid lepingu ühe osa suhtes.

53 Lisaks, kui allhange on lubatav avaliku reisijateveoteenuse haldamisel ja osutamisel bussiga, ei ole määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõike 7 teise lause kohaselt asjaomase lepingu puhul võimalik kasutada täielikku allhanget, sest nimetatud sättes on ette nähtud, et selle teenuse pakkuja on kohustatud osutama olulise osa teenusest ise. Nimelt vaid juhul, kui avaliku teenindamise leping hõlmab korraga nii avalike reisijateveoteenuste projekteerimist, rajamist kui ka osutamist, on määruse artikli 4 lõike 7 kolmanda lause alusel lubatud nende teenuste osutamine tervikuna allhanke korras.

54 Seega ei ole määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõikega 7 vastuolus, kui hankija piirab oluliselt võimalust kasutada allhanget sellise lepingu puhul, nagu on kõne all põhikohtuasjas.

55 Käesoleval juhul kujutab põhikohtuasjas kõne all olev hanketeade endast pakkumisdokumenti, milles on läbipaistvalt märgitud, nagu see üheselt selgub eelotsusetaotlusest, et allhange on piiratud 30%ga teenustest mõõdetuna liinikilomeetrites.

56 Eespool toodut arvesse võttes tuleb tõdeda, et vastav piirang ei ületa kaalutlusõigust, mis määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõikega 7 on antud pädevatele asutustele.

57 Seega tuleb kolmandale esitatud küsimusele vastata, et määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõiget 7 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus, kui hankija määrab, et teenusepakkuja, kellele tehakse ülesandeks sellise avaliku reisijateveoteenuse haldamine ja osutamine bussiga, nagu on kõne all põhikohtuasjas, peab teenust 70% ulatuses ise osutama.

Kohtukulud

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

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

1. **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, artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et riigihankemenetluses, mis puudutab avalike reisijateveoteenuste bussiga osutamise lepingut, jääb selle määruse artikli 4 lõige 7 kõnealuse lepingu suhtes kehtivaks.**

2. **Määruse nr 1370/2007 artikli 4 lõiget 7 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus, kui hankija määrab, et teenusepakkuja, kellele tehakse ülesandeks sellise avaliku reisijateveoteenuse haldamine ja osutamine bussiga, nagu on kõne all põhikohtuasjas, peab teenust 70% ulatuses ise osutama.**

Allkirjad