



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

21. března 2019*

„Řízení o předběžné otázce – Nařízení (ES) č. 1370/2007 – Veřejné služby v přepravě cestujících po železnici a silnici – Článek 5 – Uzavírání smluv o veřejných službách – Článek 5 odst. 2 – Přímé uzavření – Pojem ‚vnitřní provozovatel‘ – Orgán provádějící podobnou kontrolu – Článek 8 odst. 2 – Přejícný režim – Lhůta pro uplynutí platnosti přímo uzavřené smlouvy“

Ve spojených věcech C-350/17 a C-351/17,

jejichž předmětem jsou žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podané rozhodnutími Consiglio di Stato (Státní rada, Itálie) ze dne 6. dubna 2017, došlými Soudnímu dvoru dne 12. června 2017, v řízeních

Mobit Soc. cons. arl

proti

Regione Toscana,

za přítomnosti:

Autolinee Toscane SpA,

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

a

Autolinee Toscane SpA

proti

Mobit Soc. cons. arl,

za přítomnosti:

Regione Toscana,

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

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení T. von Danwitz, předseda sedmého senátu vykonávající funkci předsedy čtvrtého senátu, K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (zpravodaj) a C. Vajda, soudci,

* Jednací jazyk: italština.

generální advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

vedoucí soudní kanceláře: R. Schiano, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 21. června 2018,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Mobit Soc. cons. arl P. L. Santorem, A. Bianchim, M. Siragusou, P. Merlinem a M. Malenou, avvocati,
- za Autolinee Toscane SpA M. Lombardem, G. Mazzeiem a G. Morbidellim, avvocati,
- za Regione Toscana L. Bora, L. Caso, S. Fidanziau a A. Gigliolou, avvocati,
- za Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) S. Macchi di Cellerem, avvocato, jakož i P. Delelisem a E. Morganem de Rivery, avocats,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s F. Sclafanim, avvocato dello Stato,
- za francouzskou vládu D. Colasem a P. Dodellerem, jakož i E. de Moustier a C. David, jako zmocněnci,
- za portugalskou vládu L. Inez Fernandesem, M. Figueiredem a P. Leitãoem, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi G. Gattinarou a W. Möllsem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 25. října 2018,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce se týkají výkladu ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 (Úř. věst. 2007, L 315, s. 1).
- 2 Tyto žádosti byly podány v rámci sporů mezi Mobit Soc. cons. arl, subjektem sdružujícím několik podniků provozujících činnost v oblasti přepravy, a Regione Toscana (region Toskánsko, Itálie) a dále mezi společnostmi Autolinee Toscane SpA a Mobit ve věci uzavření koncesní smlouvy o službách místní veřejné přepravy na základě rozhodnutí o zadání.

Právní rámec

Unijní právo

- 3 Bod 31 odůvodnění nařízení č. 1370/2007 uvádí:

„Jelikož budou příslušné orgány a provozovatelé veřejných služeb potřebovat čas, aby se přizpůsobili ustanovením tohoto nařízení, měla by být přijata přechodná opatření. S ohledem na postupné uzavírání smluv o veřejných službách podle tohoto nařízení by měly členské státy předložit Komisi během šesti měsíců po uplynutí první poloviny přechodného období zprávu o pokroku. Komise může na základě těchto zpráv navrhnout vhodná opatření.“

- 4 Článek 2 tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, uvádí:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) ‚veřejnou přepravou cestujících‘ služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě;
- b) ‚příslušným orgánem‘ orgán nebo skupina orgánů veřejné správy členského státu nebo členských států, jenž má pravomoc zasahovat do veřejné přepravy cestujících v dané územní oblasti, nebo jakýkoli jiný orgán mající takovou pravomoc;
- c) ‚příslušným místním orgánem‘ příslušný orgán, jehož územní působnost není celostátní;

[...]

- f) ‚výlučným právem‘ právo opravňující provozovatele veřejných služeb k provozování některých veřejných služeb v přepravě cestujících na určité trase, síti nebo v určité oblasti, s vyloučením dalších takových provozovatelů;

[...]

- h) ‚přímým uzavřením smlouvy‘ uzavření smlouvy o veřejných službách se stanoveným provozovatelem veřejných služeb bez jakéhokoli předchozího nabídkového řízení;
- i) ‚smlouvou o veřejných službách‘: jeden nebo několik právně závazných aktů potvrzujících dohodu mezi příslušným orgánem a provozovatelem veřejných služeb, jejímž cílem je svěřit provozovateli veřejných služeb řízení a provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, které spadají pod závazky veřejné služby; podle práva členského státu může smlouva rovněž sestávat z rozhodnutí přijatého příslušným orgánem:
 - které má formu zvláštního zákona nebo podzákonného právního aktu nebo
 - které obsahuje podmínky, za kterých příslušný orgán poskytuje služby sám nebo jejich poskytování svěří vnitřnímu provozovateli;
- j) ‚vnitřním provozovatelem‘ právně samostatný subjekt, nad kterým vykonává příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary;

[...]“

- 5 Článek 3 uvedeného nařízení nadepsaný „Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla“ stanoví v prvním odstavci:

„Pokud příslušný orgán rozhodne o udělení výlučného práva nebo poskytnutí kompenzace jakékoli povahy za plnění závazků veřejné služby jím vybranému provozovateli, provede to v rámci smlouvy o veřejných službách.“

- 6 Článek 4 nařízení č. 1370/2007 nadepsaný „Povinný obsah smluv o veřejných službách a obecných pravidel“, stanoví v odst. 3 a 4:

„3. Doba trvání smluv o veřejných službách musí být omezena a nepřekročí deset let v případě autokarové a autobusové dopravy [...].

4. Pokud je to s ohledem na podmínky amortizace majetku nezbytné, může být doba trvání smlouvy o veřejných službách prodloužena až o polovinu, poskytne-li provozovatel veřejných služeb majetek, který je významný vzhledem k celkovému majetku nezbytnému k poskytování služeb v přepravě cestujících, na které se vztahuje smlouva o veřejných službách, a zároveň je spojen převážně se službami v přepravě cestujících, na které se vztahuje tato smlouva.

Je-li to odůvodněno náklady, které vyplývají ze zvláštní zeměpisné situace, může být doba trvání smluv o veřejných službách uvedená v odstavci 3 v nejvzdálenějších regionech prodloužena až o polovinu.

Je-li to odůvodněno amortizací kapitálu ve vztahu k výjimečným investicím do infrastruktury, kolejových vozidel nebo vozidel a je-li smlouva o veřejných službách uzavřena na základě spravedlivého nabídkového řízení, může mít smlouva o veřejných službách delší dobu trvání. Aby byla v tomto případě zajištěna transparentnost, předloží příslušný orgán Komisi do jednoho roku od uzavření smlouvy o veřejných službách tuto smlouvu a skutečnosti odůvodňující její delší dobu trvání.“

- 7 Článek 5 uvedeného nařízení, nadepsaný „Uzavírání smluv o veřejných službách“, stanoví:

„1. Smlouvy o veřejných službách se uzavírají v souladu s pravidly stanovenými tímto nařízením. [...]

2. Není-li to vnitrostátním právem zakázáno, může kterýkoli příslušný místní orgán, bez ohledu na to, zda se jedná o samostatný orgán nebo skupinu orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících, rozhodnout o tom, že bude veřejné služby v přepravě cestujících poskytovat sám, nebo že uzavře smlouvu o veřejných službách přímo s právně samostatným subjektem, nad kterým příslušný místní orgán, nebo v případě skupiny přinejmenším jeden příslušný místní orgán, vykonává kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary. Pokud příslušný místní orgán vydá takové rozhodnutí, platí následující:

- a) za účelem určení, zda příslušný místní orgán vykonává takovou kontrolu, je třeba vzít v úvahu faktory jako míra zastoupení ve správních, řídicích nebo dozorcích orgánech, související upřesnění ve stanovách, vlastnictví, skutečný vliv a kontrola nad strategickými rozhodnutími a jednotlivými rozhodnutími v rámci řízení. V souladu s právem Společenství není stoprocentní vlastnictví příslušným orgánem veřejné správy, zejména v případě partnerství veřejného a soukromého sektoru, nezbytnou podmínkou určení, že jde o kontrolu ve smyslu tohoto odstavce, převažuje-li veřejný vliv a může-li být kontrola určena podle jiného hlediska;
- b) podmínkou pro použití tohoto odstavce je, že vnitřní provozovatel a všechny subjekty, které tento provozovatel může být i minimálně ovlivňovat, vykonává svou činnost ve veřejné přepravě cestujících na území v působnosti příslušného místního orgánu, bez ohledu na jakékoli vnější linky

nebo jiné vedlejší části dané činnosti zasahující do území v působnosti sousedních příslušných místních orgánů, a neúčastní se nabídkových řízení týkajících se poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících organizovaných mimo území v působnosti příslušného místního orgánu;

- c) bez ohledu na písmeno b) se vnitřní provozovatel může účastnit spravedlivých nabídkových řízení dva roky před skončením s ním přímo uzavřené smlouvy o veřejných službách za podmínky, že bylo přijato konečné rozhodnutí podřídit veřejné služby v přepravě cestujících zahrnuté ve smlouvě s vnitřním provozovatelem spravedlivému nabídkovému řízení a s vnitřním provozovatelem nebyla přímo uzavřena žádná jiná smlouva o veřejných službách;
- d) v případě neexistence příslušného místního orgánu se písmena a), b) a c) použijí na vnitrostátní orgán ve prospěch územní oblasti, která není celostátní, za podmínky, že se vnitřní provozovatel neúčastní nabídkových řízení týkajících se poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících organizovaných mimo oblast, pro kterou byla smlouva o veřejných službách uzavřena;

[...]

3. Každý příslušný orgán, který se obrátí na třetí osobu jinou, než je vnitřní provozovatel, musí uzavřít smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení, s výjimkou případů uvedených v odstavcích 4, 5 a 6. Postup přijatý pro nabídkové řízení musí být otevřený všem provozovatelům, spravedlivý a musí dodržovat zásady transparentnosti a zákazu diskriminace. Po předložení nabídek a případném předběžném výběru může dojít za dodržení uvedených zásad k vyjednávání, jejichž účelem je upřesnit, jak nejlépe splnit specifické nebo komplexní požadavky.

[...]“

- 8 Článek 8 uvedeného nařízení, nadepsaný „Přechodné období“, stanoví:

„1. Smlouvy o veřejných službách se uzavírají v souladu s pravidly stanovenými tímto nařízením. Zakázky na služby nebo veřejné zakázky na služby, jak jsou definovány ve směrnici [Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. 2004, L 134, s. 1; Zvl. vyd. 06/07, s. 19)] nebo ve směrnici [Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (Úř. věst. 2004, L 134, s. 114; Zvl. vyd. 06/07, s. 132)], v přepravě cestujících autobusem či tramvají se zadávají v souladu s postupy stanovenými podle uvedených směrnic, pokud tyto smlouvy nemají podobu koncesí na služby, jak jsou definovány v uvedených směrnicích. Mají-li být smlouvy uzavřeny v souladu se směrnicemi 2004/17/ES nebo 2004/18/ES, nepoužijí se odstavce 2 až 4 tohoto článku.

2. Aniž je dotčen odstavec 3, musí být uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě po železnici a po silnici uvedeno do souladu s článkem 5 tohoto nařízení do 3. prosince 2019. Během tohoto přechodného období přijmou členské státy opatření, aby postupně dosáhly souladu s článkem 5, a tím se vyhnuly vážným strukturálním problémům, zejména v souvislosti s přepravní kapacitou.

Do šesti měsíců od konce první poloviny přechodného období předloží členské státy Komisi zprávu o pokroku zdůrazňující provádění postupného uzavírání smluv o veřejných službách v souladu s článkem 5. Na základě zpráv o pokroku od členských států může Komise navrhnout členským státům vhodná opatření.

3. Pro účely použití odstavce 2 se neberou v úvahu smlouvy o veřejných službách uzavřené v souladu s právem Společenství a vnitrostátním právem:

- a) před 26. červencem 2000 na základě spravedlivého nabídkového řízení;

- b) před 26. červencem 2000 na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení;
- c) od 26. července 2000 a přede dnem 3. prosince 2009 na základě spravedlivého nabídkového řízení;
- d) od 26. července 2000 a přede dnem 3. prosince 2009 na základě jiného řízení než spravedlivého nabídkového řízení.

Smlouvy uvedené v písmenu a) zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti. Smlouvy uvedené v písmenech b) a c) zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, ale ne déle než po dobu 30 let. Smlouvy uvedené v písmenu d) zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, pokud mají omezenou dobu trvání srovnatelnou s dobami trvání uvedenými v článku 4.

Smlouvy o veřejných službách zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, pokud by jejich ukončení mělo nežádoucí právní nebo hospodářské dopady a pokud k tomu Komise dala svůj souhlas.

4. Aniž je dotčen odstavec 3, mohou příslušné orgány během druhé poloviny přechodného období uvedeného v odstavci 2 vyloučit z postupu uzavírání smluv prostřednictvím nabídkového řízení provozovatele veřejných služeb, kteří nemohou poskytnout důkaz, že hodnota služeb veřejné dopravy, pro které jim byla poskytnuta kompenzace nebo uděleno výlučné právo v souladu s tímto nařízením, představuje alespoň polovinu hodnoty všech služeb veřejné dopravy, pro které jim byla poskytnuta kompenzace nebo uděleno výlučné právo. Toto vyloučení se nevztahuje na provozovatele veřejných služeb, které mají být předmětem nabídkového řízení. Pro použití tohoto kritéria se neberou v úvahu smlouvy o veřejných službách uzavřené v rámci mimořádného opatření uvedeného v čl. 5 odst. 5.

Pokud příslušné orgány této možnosti využijí, postupují nediskriminačním způsobem, vyloučí všechny potenciální provozovatele veřejných služeb splňující uvedené kritérium, a uvědomí případné provozovatele o svém rozhodnutí na začátku postupu uzavírání smluv o veřejných službách.

O svém záměru použít toto ustanovení informují Komisi alespoň dva měsíce před zveřejněním výzvy k podávání nabídek.“

- 9 Podle článku 12 nařízení č. 1370/2007 vstoupilo toto nařízení v platnost dne 3. prosince 2009.
- 10 Nařízení č. 1370/2007 bylo pozměněno bodem 9 písm. a) článku 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016 (Úř. věst. 2016, L 354, s. 22), které vstoupilo v platnost dne 24. prosince 2017, avšak není použitelné na spor v původním řízení. Článek 8 odst. 2 nařízení č. 1370/2007, v pozměněném znění stanoví:

„Aniž je dotčen odstavec 3:

- i) článek 5 se použije na uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po silnici a v přepravě jinými druhy drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj, od 3. prosince 2019;

[...]

Do 2. prosince 2019 přijmou členské státy opatření, aby postupně dosáhly souladu s článkem 5 a tím se vyhnuly vážným strukturálním problémům, zejména v souvislosti s přepravní kapacitou.

[...]“

Italské právo

- 11 Cílem čl. 18 odst. 1 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 (legislativní nařízení č. 422 o přenesení funkcí a úkolů v oblasti místní veřejné dopravy na regiony a místní orgány na základě čl. 4 odst. 4 zákona č. 59 ze dne 15. března 1997) ze dne 19. listopadu 1997 (GURI č. 287 ze dne 10. prosince 1997, s. 4) je vyloučit v co možná největší míře přímé uzavírání smluv o službách v oblasti regionální a místní přepravy z důvodu, že takové postupy narušují obecně transparentnost a tržní efektivitu, a za tím účelem ukládá, aby smlouvy o službách byly uzavírány na dobu, která nepřekročí devět let, jakož i dodržování kritérií hospodárnosti a efektivity.
- 12 Článek 18 odst. 2 tohoto legislativního nařízení sleduje stejný cíl tím, že omezuje účast na nabídkových řízeních těchto subjektů, s nimiž byly dříve uzavřeny smlouvy, nebo tím, že umožňuje jejich účast pouze v případě, že tyto subjekty dodrží zásady uvedené v článku 5 a čl. 8 odst. 3 nařízení č. 1370/2007.
- 13 Podle čl. 18 odst. 2 části A písm. a) uvedeného legislativního nařízení platí, že „[s]polečnosti i jejich mateřské společnosti, společnosti, které jsou součástí stejné skupiny, a dceřiné společnosti, kterým jsou v Itálii nebo v zahraničí zadány veřejné zakázky v rozporu s ustanoveními článku 5 ve spojení s čl. 8 odst. 3 [nařízení č. 1370/2007], a jejichž doba platnosti přesahuje 3. prosinec 2019, se nemohou účastnit žádného zadávacího postupu týkajícího se služeb, včetně již zahájeného. Toto vyloučení se nevztahuje na společnosti, kterým byla zadána zakázka na služby, která byla předmětem nabídkového řízení“.

Spory v původním řízení a předběžné otázky

- 14 Výzvou zveřejněnou dne 5. října 2013 v *Úředním věstníku Evropské unie* zahájil region Toskánsko postup za účelem uzavření koncesní smlouvy o veřejných službách v oblasti místní přepravy na svém území. Z této výzvy vyplývá, že doba trvání této smlouvy měla činit 108 měsíců a odpovídat ročně 90 000 000 km místní autobusové přepravy (s možností úpravy o přibližně 20 %).
- 15 Region Toskánsko zaslal výzvy k předkládání nabídek pouze dvěma subjektům, které projevíly zájem účastnit se řízení, a to společnostem Mobit a Autolinee Toscane.
- 16 Mobit je italská skupina společností sdružující několik podniků, které vykonávají činnost v odvětví přepravy.
- 17 Ze spisu předloženého Soudnímu dvoru vyplývá, že Autolinee Toscane je společnost se sídlem v Itálii, která je 100% ovládána společnostmi RATP Dev SA a RATP Dev Italia Srl, kteréžto jsou zcela ovládány Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP). RATP je veřejnoprávním subjektem zřízeným a ovládaným francouzským státem, jemuž tento stát svěřil prostřednictvím smluv od roku 1948 provozování sítí a linek v oblasti osobní přepravy v regionu Île-de-France (Francie). Konec smlouvy o veřejných službách v oblasti přepravy uzavřené s RATP ve Francii, která byla v platnosti v době rozhodné z hlediska skutečností sporu v původním řízení, byl sjednán na datum 31. prosince 2039.
- 18 Region Toskánsko uzavřel 24. listopadu 2015 prozatímně dotčenou koncesní smlouvu o veřejných službách v oblasti přepravy se společností Autolinee Toscane. Ke konečnému zadání posledně uvedené společnosti došlo dne 2. března 2016.

- 19 Dne 15. dubna 2016 podala společnost Mobit proti tomuto rozhodnutí o konečném přidělení zakázky žalobu u Tribunale amministrativo della Toscana (regionální správní soud Toskánska, Itálie). Na podporu své žaloby zpochybnila Mobit legalitu nabídkových řízení a opírala se při tom o důvody vycházející z protiprávnosti účasti společnosti Autolinee Toscane na nabídkovém řízení a o nedostatky nabídky předložené touto společností, jakož i podpůrně o protiprávnost celého postupu.
- 20 Autolinee Toscane podala vedlejší žalobu znějící na vyloučení nabídky předložené společností Mobit. RATP vstoupil do řízení jako vedlejší účastník na podporu Autolinee Toscane.
- 21 Rozsudkem ze dne 28. října 2016, Tribunale amministrativo regionale della Toscana (regionální správní soud Toskánska) vyhověl hlavní žalobě společnosti Mobit a současně i vedlejší žalobě podané Autolinee Toscane a zrušil rozhodnutí o přidělení zakázky z důvodu nesrovnalostí týkajících se nabídek předložených oběma těmito subjekty z hlediska podmínek stanovených v právní úpravě nabídkových řízení.
- 22 Mobit i Autolinee Toscane podaly proti tomuto rozsudku odvolání ke Consiglio di Stato (Státní rada, Itálie).
- 23 Na podporu svého odvolání Mobit zejména uvedla, že rozhodnutí o přidělení zakázky porušuje čl. 2 písm. b) a j), čl. 5 odst. 2 a čl. 8 odst. 3 nařízení č. 1370/2007.
- 24 Mobit konkrétně tvrdila, že Autolinee Toscane měla být na základě čl. 5 odst. 2 písm. b) a d) nařízení č. 1370/2007 vyloučena z nabídkového řízení, jelikož je ovládána RATP, který je zase ovládán francouzským státem a jemuž bylo přímo zadáno poskytování přepravních služeb v regionu Île-de-France. Mobit má za to, že RATP musí být z hlediska smlouvy o veřejných přepravních službách, která s ním byla uzavřena ve Francii, kvalifikován jako „vnitřní provozovatel“ ve smyslu těchto ustanovení. V tomto postavení se RATP, tak jako subjekty, které ovládá, mezi něž patří i Autolinee Toscane, nemůže podle názoru Mobit účastnit nabídkových řízení týkajících se poskytování veřejných služeb v oblasti přepravy cestujících mimo území regionu Île-de-France.
- 25 Vzhledem k tomu, že vyřešení sporů, které jí byly předloženy, vyžaduje výklad ustanovení nařízení č. 1370/2007, rozhodla se Consiglio di Stato (Státní rada) přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Musí se čl. 5 odst. 2 [nařízení č. 1370/2007] (konkrétně pokud jde o zákaz uvedený v písm. b) a d) [tohoto ustanovení] pro vnitřního provozovatele účastnit se nabídkových řízení *extra moenia*) použít či nikoli i na přímo uzavřené smlouvy před vstupem [tohoto] nařízení v platnost?
- 2) Je teoreticky možné kvalifikovat jako ‚vnitřního provozovatele‘ ve smyslu uvedeného nařízení a případně *per analogiam* s účelem judikatury týkající se institutu dodávek ‚in house‘ právníckou osobu veřejného práva, která uzavřela přímo smlouvu o službách místní přepravy se státním orgánem, pokud je prvně uvedená osoba přímo spojena se státním orgánem z hlediska organizačního a z hlediska kontroly a jejíž kapitál vlastní stát (zcela nebo částečně, a v takovém případě společně s dalšími veřejnými orgány)?
- 3) Je s ohledem na přímo uzavřenou smlouvu o službách spadající do oblasti působnosti [nařízení č. 1370/2007] skutečnost, že po uzavření smlouvy dotčený státní orgán zřídí veřejnou správní instituci s organizačními pravomocemi pro dotčené služby (přičemž státu zůstane výlučná pravomoc udělovat koncese), instituci, která nevykonává žádnou ‚podobnou kontrolu‘ nad subjektem, kterému byly služby přímo zadány, okolností, která může vést k tomu, že dotčené uzavření smlouvy nebude podléhat režimu uvedenému v čl. 5 odst. 2 [tohoto] nařízení?

- 4) Vede původní doba platnosti smlouvy uzavřené přímo přesahující dobu třiceti let, která uplyne 3. prosince 2039 [doba počínající ode dne vstupu nařízení č. 1370/2007 v platnost] k neslučitelnosti uzavření smlouvy se zásadami uvedenými v ustanovení článku 5 ve spojení s ustanovením čl. 8 odst. 3 téhož nařízení, nebo tato nesrovnalost musí být považována za automaticky napravenou, a to pro všechny právní účely, implicitním omezením ‚ex lege‘ (čl. 8 odst. 3) na tuto dobu třiceti let?“

K žádosti o znovuotevření ústní části řízení

- 26 Podáním došlým kanceláři Soudního dvora dne 11. ledna 2019 navrhovala Mobit, aby bylo podle článku 83 jednacího řádu Soudního dvora nařízeno znovuotevření ústní části řízení.
- 27 Na podporu své žádosti Mobit uvádí, že Komise zahájila proti Francouzské republice řízení z důvodu možné neslučitelnosti francouzského zákona o uplynutí doby platnosti smlouvy uzavřené s RATP v oblasti veřejné přepravy v regionu Île-de-France s čl. 8 odst. 3 nařízení č. 1370/2007. Podle této společnosti navíc ze tří dopisů, které zaslal RATP Komisi, vyplývá, že v rámci uvedeného řízení, v němž nakonec nebyla podána žaloba, byla Komise přesvědčena, že k uplynutí doby 30 let upravené v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 1370/2007 dojde k dřívějšímu datu, než je datum, které uvedla v písemném vyjádření předloženém Soudnímu dvoru v tomto řízení o předběžné otázce. Mobit tvrdí, že tento výklad čl. 8 odst. 3 nařízení č. 1370/2007 má významné důsledky pro tuto věc, takže tato skutečnost musí být posouzena Soudním dvorem.
- 28 Podle článku 83 svého jednacího řádu může Soudní dvůr kdykoli po vyslechnutí generálního advokáta nařídit znovuotevření ústní části řízení, zejména má-li za to, že věc není dostatečně objasněna, nebo předložil-li některý z účastníků řízení po ukončení této části řízení novou skutečnost, která může mít rozhodující vliv na rozhodnutí Soudního dvora, anebo má-li být věc rozhodnuta na základě argumentu, který nebyl mezi účastníky řízení nebo zúčastněnými uvedenými v článku 23 statutu Soudního dvora Evropské unie projednán.
- 29 V projednávané věci tomu tak není. Dotčené strany, které se zúčastnily tohoto řízení, mohly totiž uvést v průběhu jeho písemné i ústní části právní skutečnosti jimi považované za relevantní k odpovědi na otázky položené předkládajícím soudem, zejména ohledně výkladu čl. 8 odst. 3 nařízení č. 1370/2007. Tvrzená okolnost, že se Komise v rámci jiného řízení vyslovila pro jiný výklad tohoto ustanovení, než který navrhuje v této věci, nelze považovat za skutečnost, která může mít rozhodující vliv na rozhodnutí, jež má Soudní dvůr v projednávané věci vydat.
- 30 Soudní dvůr má za to, že po vyslechnutí generálního advokáta má k dispozici dostatek informací potřebných pro odpověď na otázky položené předkládajícím soudem a že všechny argumenty nezbytné pro rozhodnutí dotčené věci byly mezi účastníky řízení projednány.
- 31 Návrh na znovuotevření ústní části tohoto řízení musí být proto zamítnut.

K předběžným otázkám

- 32 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že postup dotčený ve věci v původním řízení se týká uzavření koncesní smlouvy o veřejných službách v oblasti místní přepravy na území regionu Toskánsko. Postup týkající se uzavření smlouvy byl tímto regionem zahájen prostřednictvím výzvy zveřejněné v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 5. října 2013 a ukončen rozhodnutím o konečném přidělení zakázky společnosti d'Autolinee Toscane ze dne 2. března 2016. Tento postup spadá do věcné působnosti nařízení č. 1370/2007.

- 33 Na podporu žaloby podané proti tomuto rozhodnutí o přidělení zakázky u soudu prvního stupně i odvolání u odvolacího soudu Mobit tvrdila, že dotčené nabídkové řízení bylo protiprávní z hlediska čl. 5 odst. 2 nařízení č. 1370/2007, jelikož se jej účastnila Autolinee Toscane.
- 34 Z otázek položených předkládajícím soudem vyplývá, že vycházejí z předpokladů, že s RATP mohla být přímo uzavřena smlouva a že tento subjekt zcela ovládá společnost Autolinee Toscane, což jsou okolnosti, které by v případě jejich prokázání mohly zpochybnit legalitu dotčeného uzavření smlouvy na základě čl. 5 odst. 2 písm. b) a d) nařízení č. 1370/2007. Předkládající soud se tedy táže na použitelnost článku 5 tohoto nařízení na takový postup uzavření smlouvy, jako je postup dotčený ve věci v původním řízení.
- 35 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury platí, že v rámci postupu spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem zavedeného článkem 267 SFEU přísluší Soudnímu dvoru poskytnout vnitrostátnímu soudu užitečnou odpověď, která mu umožní rozhodnout spor, jenž mu byl předložen. Z tohoto hlediska Soudnímu dvoru přísluší případně přeformulovat otázky, které jsou mu položeny. Dále může Soudní dvůr přihlídnout k normám unijního práva, na které vnitrostátní soud ve znění své otázky neodkázal (rozsudek ze dne 1. února 2017, Municipio de Palmela, C-144/16, EU:C:2017:76, bod 20 a citovaná judikatura).
- 36 Je přitom třeba uvést, že v kontextu tohoto případu vyvstává otázka, jež předchází otázkám formulovaným předkládajícím soudem, která se týká toho, zda lze článek 5 nařízení č. 1370/2007 použít *ratione temporis* na konstatování, zda takový příslušný místní orgán, jako je region Toskánsko, který zahájil dne 5. října 2013 postup uzavření smlouvy o veřejných službách spadající z hlediska jeho předmětu do věcné působnosti nařízení č. 1370/2007, a který dne 2. března 2016 tento postup ukončil rozhodnutím o konečném přidělení zakázky, byl či nebyl povinen tento článek dodržet. Odpověď na tuto otázku předpokládá posouzení použitelnosti přechodného režimu upraveného v prvním pododstavci čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1370/2007.
- 37 Podle svého článku 12 vstoupilo nařízení č. 1370/2007 v platnost dne 3. prosince 2009, tedy k datu, které předcházelo jak dni zahájení postupu uzavření koncesní smlouvy o veřejných službách v oblasti místní přepravy, tak dni přijetí rozhodnutí o přidělení zakázky dotčené v původním řízení.
- 38 Článek 8 uvedeného nařízení nadepsaný „Přechodné období“ stanoví v prvním pododstavci odst. 2, že uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě po silnici musí být uvedeno do souladu s článkem 5 tohoto nařízení do 3. prosince 2019.
- 39 Z jasného znění prvního pododstavce čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1370/2007 vyplývá, že toto ustanovení stanoví, jak uvedl generální advokát v bodě 37 tohoto stanoviska, desetileté přechodné období, které běží od data vstupu v platnost tohoto nařízení do 2. prosince 2019, během kterého se příslušné orgány členských států nemusí řídit článkem 5 uvedeného nařízení, pokud uzavírají koncesní smlouvu o veřejných službách v silniční dopravě. Pojem „uzavírání smluv“ obsažený v čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1370/2007 totiž zahrnuje rozhodnutí uzavřít smlouvu o veřejných službách v dopravě po železnici a po silnici s určitou společností nezávisle na skutečnosti, že doba, na kterou je tato smlouva uzavřena, může uplynout po datu skončení přechodného období, avšak s výhradou dodržení pravidel týkajících se omezení doby trvání smluv upravených v čl. 4 odst. 3 a 4 nařízení č. 1370/2007.
- 40 Rozhodnutí o konečném přidělení zakázky tedy může příslušný orgán přijmout v průběhu tohoto přechodného období bez nutnosti dodržení pravidel uvedených v článku 5 nařízení č. 1370/2007.
- 41 Tento výklad potvrzuje bod 31 odůvodnění tohoto nařízení, z něhož jednoznačně vyplývá, že unijní normotvůrce považoval za nezbytné stanovit přechodný režim, neboť příslušné orgány a provozovatelé veřejných služeb potřebují čas k přizpůsobení se ustanovením nařízení č. 1370/2007 po jeho vstupu v platnost.

- 42 Stejně je tomu i v případě přípravných prací k nařízení č. 1370/2007. V revidovaném návrhu nařízení Rady a Evropského parlamentu o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici ze dne 20. července 2005 [COM(2005) 319 final] Komise navrhovala, aby bylo stanoveno, že polovina smluv v oblasti přepravy, z hlediska jejich hodnoty, má být ze strany každého příslušného orgánu uzavřena v souladu s tímto nařízením ve lhůtě čtyř nebo pěti let od jeho vstupu v platnost. Ze znění čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1370/2007, které bylo nakonec zvoleno unijním normotvůrcem, dokládá, že rozhodnutím upustit v konečné verzi tohoto ustanovení od takového kvantitativního odkazu upřednostnil ponechat členským státům určitý prostor k provedení článku 5 tohoto nařízení během přechodného období.
- 43 Výklad obsažený v bodě 40 tohoto rozsudku je rovněž podpořen okolností, kterou připomněl generální advokát v bodě 49 svého stanoviska, a sice že Komise předložila dne 30. ledna 2013 návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici [COM(2013) 28 final], jehož cílem bylo omezit dosah čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1370/2007, jelikož stanovilo, že desetileté přechodné období, které končí dne 2. prosince 2019, se bude vztahovat již jen na čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení, který se týká povinnosti příslušných orgánů zorganizovat nabídkové řízení, a že všechna ostatní ustanovení tohoto článku 5 jsou použitelná okamžitě.
- 44 Když však došlo ke změně nařízení č. 1370/2007 nařízením č. 2016/2338 unijní normotvůrce tento návrh nepřevzal. Podle ustanovení první věty prvního pododstavce čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1370/2007, ve znění nařízení č. 2016/2338 uvedeného v bodě 10 tohoto rozsudku se „článek 5 použije na uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících po silnici a v přepravě jinými druhy drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj, od 3. prosince 2019“.
- 45 Z těchto skutečností tedy vyplývá, že rozsah přechodného režimu upraveného v první větě prvního pododstavce čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1370/2007 a datum jeho skončení zůstaly nezměněny. Tento přechodný režim se tedy týká všech ustanovení článku 5 tohoto nařízení.
- 46 Je třeba doplnit, že členský stát zajisté může provést článek 5 nařízení č. 1370/2007 předčasně v rámci opatření přijatých k postupnému dosažení souladu s článkem 5, upravených v druhé větě prvního pododstavce čl. 8 odst. 2 tohoto nařízení.
- 47 Ve věci v původním řízení tomu tak přitom podle všeho ke dni zahájení postupu uzavření smlouvy nebylo, což na jednání potvrdil region Toskánsko i italská vláda.
- 48 Přechodný režim upravený v prvním pododstavci čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1370/2007 nepřiznává navíc příslušným orgánům možnost neomezeně určit dobu platnosti smluv o veřejných službách v oblasti přepravy cestujících po silnici.
- 49 První pododstavec čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1370/2007 totiž pouze odkládá použitelnost článku 5 uvedeného nařízení na uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě po železnici nebo po silnici.
- 50 Toto ustanovení prvního pododstavce čl. 8 odst. 2 tedy nevylučuje použitelnost článku 4 nařízení č. 1370/2007 na uzavírání veřejných smluv spadající do tohoto přechodného režimu.
- 51 Podle čl. 4 odst. 3 tohoto nařízení nemůže doba trvání takové smlouvy o veřejných službách v oblasti autobusové dopravy, jako je smlouva dotčená v původním řízení, překročit deset let, s výhradou případů uvedených v čl. 4 odst. 4 uvedeného nařízení, u kterých umožňuje prodloužení za určitých podmínek.
- 52 V daném případě byla koncesní smlouva o veřejných službách v oblasti místní přepravy uzavřena mezi regionem Toskánsko a společností Autolinee Toscane na dobu 108 měsíců, tedy devíti let, takže dodržuje omezení doby trvání smlouvy upravené nařízením č. 1370/2007.

- 53 S ohledem na výše uvedené je třeba na položené otázky odpovědět tak, že článek 5 a čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1370/2007 musí být vykládány v tom smyslu, že článek 5 tohoto nařízení se nepoužije na postup uzavření smlouvy, který proběhl před 3. prosincem 2019, takže příslušný orgán, který před tímto datem uzavře na základě konečného rozhodnutí o zadání, jímž je ukončeno zadávací řízení, koncesní smlouvu o veřejných službách v oblasti silniční přepravy cestujících, není povinen uvedený článek 5 dodržet.

K nákladům řízení

- 54 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (čtvrtý senát) rozhodl takto:

Článek 5 a čl. 8 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 musí být vykládány v tom smyslu, že článek 5 tohoto nařízení se nepoužije na postup uzavření smlouvy, který proběhl před 3. prosincem 2019, takže příslušný orgán, který před tímto datem uzavře na základě konečného rozhodnutí o zadání, jímž je ukončeno zadávací řízení, koncesní smlouvu o veřejných službách v oblasti silniční přepravy cestujících, není povinen uvedený článek 5 dodržet.

Podpisy.