



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

21. december 2023*

»Præjudiciel forelæggelse – transport – offentlig personbefordring med jernbane og ad vej – forordning (EF) nr. 1370/2007 – artikel 1, stk. 1 – artikel 2a, stk. 2 – artikel 3, stk. 1 – artikel 4, stk. 1 – artikel 6, stk. 1 – kontrakt om offentlig personbefordring med bus – procedure for tildeling af en offentlig tjenesteydelseskontrakt – åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende udbudsprocedure– udbudsbetingelser – størrelsen af den kompensation, der ydes af den kompetente nationale myndighed – indeksering, der er begrænset tidsmæssigt og for specifikke omkostningskategorier – risikofordeling«

I sag C-421/22,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Augstākā tiesa (Senāts) (øverste domstol, Letland) ved afgørelse af 21. juni 2022, indgået til Domstolen den 22. juni 2022, i sagen

»DOBELES AUTOBUSU PARKS« SIA,

»CATA« AS,

»VTU VALMIERA« SIA,

»JELGAVAS AUTOBUSU PARKS« SIA,

»Jēkabpils autobusu parks« SIA

mod

Iepirkumu uzraudzības birojs,

»Autotransporta direkcija« VSIA,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, E. Regan (refererende dommer), Domstolens præsident, K. Lenaerts, som fungerende dommer for Femte Afdeling, og dommerne Z. Csehi, M. Ilešič og D. Gratsias,

* Processprog: lettisk.

generaladvokat: M. Campos Sánchez-Bordona

justitssekretær: fuldmægtig R. Stefanova-Kamisheva,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 8. juni 2023,

efter at der er afgivet indlæg af:

- »DOBELES AUTOBUSU PARKS« SIA, »CATA« AS, »VTU VALMIERA« SIA, »JELGAVAS AUTOBUSU PARKS« SIA og »Jēkabpils autobusu parks« SIA, ved advokāte S. Novicka,
- »Autotransporta direkcija« VSIA ved advokāts S. Bērtaitis,
- den lettiske regering ved J. Davidoviča og K. Pommere, som befuldmægtigede,
- den cypriotiske regering ved I. Neophytou, som befuldmægtiget,
- Europa-Kommissionen ved P. Messina samt I. Rubene og F. Tomat, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 14. september 2023, afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 1, stk. 1, andet afsnit, artikel 2a, stk. 2, og artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT 2007, L 315, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/2338 af 14. december 2016 (EUT 2016, L 354, s. 22) (herefter »forordning nr. 1370/2007«).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem på den ene side »DOBELES AUTOBUSU PARKS« SIA, »CATA« AS, »VTU VALMIERA« SIA, »JELGAVAS AUTOBUSU PARKS« SIA og »Jēkabpils autobusu parks« SIA, som er lettiske selskaber, der driver virksomhed på transportområdet (herefter samlet »Dobeles m.fl.«), og på den anden side Iepirkumu uzraudzības birojs (tilsynsmyndigheden for offentlige udbud, Letland) og »Autotransporta direkcija« VSIA (herefter »den ordregivende myndighed«) vedrørende metoden til beregning af størrelsen af den kompensation, der skal betales for udførelse af offentlig personbefordring med bus på nettet af regionale ruter.

Retsforskrifter

EU-retten

Forordning nr. 1370/2007

3 Følgende fremgår af 4., 7., 27. og 34. betragtning til forordning nr. 1370/2007:

»(4) De vigtigste mål i [Europa-]Kommissionens hvidbog af 12. september 2001»Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg« er at garantere sikker og effektiv personbefordring af høj kvalitet takket være en reguleret konkurrence, der desuden sikrer gennemskelighed og effektivitet i den offentlige personbefordring, bl.a. under hensyntagen til sociale faktorer, miljøfaktorer og den regionale udvikling, eller at tilbyde særlige takstbetingelser for bestemte passagerkategorier, f.eks. pensionister, og fjerne de forskelle mellem transportvirksomheder i forskellige medlemsstater, som i væsentlig grad bidrager til ulige konkurrencevilkår.

[...]

(7) Undersøgelser og erfaringer fra medlemsstater, hvor der i flere år har været konkurrence inden for sektoren for offentlig transport, viser, at reguleret konkurrence mellem operatører inden for denne sektor med de fornødne beskyttelsesklausuler fører til nye, billigere og mere attraktive transporttjenester, uden at operatører af offentlig trafikbetjening hindres i at varetage de opgaver, de får pålagt. Fremgangsmåden har fået opbakning fra Det Europæiske Råd, idet den indgår i den såkaldte Lissabon-proces af 28. marts 2000, hvor Kommissionen, Rådet [for Den Europæiske Union] og medlemsstaterne i overensstemmelse med deres respektive beføjelser blev opfordret til »at sætte mere skub i liberaliseringen på områder som f.eks. transport«.

[...]

(27) Den kompensation, der ydes af de kompetente myndigheder til dækning af omkostningerne ved at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, bør beregnes på en måde, så overkompensation forebygges. Når en kompetent myndighed ønsker at indgå en kontrakt om offentlig trafikbetjening uden udbud, bør den tillige følge detaljerede regler, som sikrer kompensationsbeløb af passende størrelse og tilstræber effektivitet og kvalitet i trafikbetjeningen.

[...]

(34) Kompensation for offentlig trafikbetjening kan vise sig påkrævet inden for landbaseret personbefordring, idet de virksomheder, der forestår den pågældende tjeneste, derved bliver i stand til at fungere på grundlag af sådanne principper og vilkår, at de kan udføre deres opgaver. En sådan kompensation kan på visse betingelser være forenelig med [EF-]traktaten, idet artikel 73 finder anvendelse. For det første skal kompensationen ydes med det formål at sikre udførelse af tjenesteydelser, der virkelig er tjenesteydelser af almen interesse i traktatens forstand. For det andet må kompensationen, for at undgå uberettiget konkurrenceforvridning, ikke overstige, hvad der er nødvendigt til dækning af de

nettoomkostninger, der er forbundet med at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, under hensyn til indtægterne herved samt en rimelig fortjeneste ved udførelsen af denne tjeneste.«

- 4 Artikel 1 i forordning nr. 1370/2007 med overskriften »Formål og anvendelsesområde« bestemmer følgende i stk. 1:

»Formålet med denne forordning er at fastlægge, hvordan de kompetente myndigheder inden for rammerne af fællesskabsretten kan tilrettelægge den offentlige personbefordring for at sikre levering af tjenesteydelser af almen interesse, som bl.a. er hyppigere, sikrere, bedre eller billigere end, hvad der kan opnås ved alene at lade markedskræfterne virke.

Med dette for øje fastlægger forordningen, på hvilke vilkår de kompetente myndigheder, når de pålægger eller indgår kontrakter vedrørende offentlige serviceforpligtelser, yder operatører af offentlig trafikbetjening kompensation for deres omkostninger og/eller giver eneret til gengæld for opfyldelsen af de offentlige serviceforpligtelser.«

- 5 Denne forordnings artikel 2a med overskriften »Specifikationer for offentlige serviceforpligtelser« fastsætter følgende:

»1. Den kompetente myndighed fastsætter specifikationer for offentlige serviceforpligtelser vedrørende levering af offentlig personbefordring og disse offentlige serviceforpligtelsers anvendelsesområde i overensstemmelse med artikel 2, litra e). Dette omfatter muligheden for at sammenlægge omkostningsdækkende tjenester med ikkeomkostningsdækkende tjenester.

Når den kompetente myndighed fastsætter disse specifikationer og disses anvendelsesområde, tager den behørigt hensyn til proportionalitetsprincippet i overensstemmelse med EU-retten.

[...]

2. Specifikationerne for offentlige serviceforpligtelser og den dermed forbundne kompensation for den finansielle nettovirkning af offentlige serviceforpligtelser skal:

- a) realisere målene for den offentlige transportpolitik på en omkostningseffektiv måde og
- b) finansielt støtte levering af offentlig personbefordring i overensstemmelse med kravene i den offentlige transportpolitik på lang sigt.«

- 6 Forordningens artikel 3 med overskriften »Kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler« bestemmer i stk. 1 og 2:

»1. Når en kompetent myndighed beslutter at tildele den valgte operatør eneret og/eller kompensation af en hvilken som helst art for at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, skal det ske i form af en kontrakt om offentlig trafikbetjening.

Uanset stk. 1 kan offentlige serviceforpligtelser, der består i anvendelse af maksimaltakster for samtlige passagerer eller for bestemte passagerkategorier, også være omfattet af generelle regler. Den kompetente myndighed yder efter principperne i artikel 4 og 6 og i bilaget operatørerne af offentlig trafikbetjening kompensation for den – positive eller negative – finansielle nettoeffekt på omkostninger og indtægter som følge af de takstforpligtelser, som de er pålagt ved generelle regler, på en sådan måde, at overkompensation udelukkes. Dette berører ikke de kompetente

myndigheders ret til at lade offentlige serviceforpligtelser vedrørende maksimaltakster indgå i kontrakter om offentlig trafikbetjening.«

- 7 Artikel 4 i forordning nr. 1370/2007 med overskriften »Obligatorisk indhold i kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler« bestemmer i stk. 1:

»I kontrakter om offentlig trafikbetjening og generelle regler skal det:

- a) klart fastsættes, hvilke offentlige serviceforpligtelser, som defineret i denne forordning og specificeret i overensstemmelse med dennes artikel 2a, en operatør af offentlig trafikbetjening skal opfylde og inden for hvilke geografiske områder
- b) på objektiv og gennemsigtig måde på forhånd fastlægges
 - i) hvilke parametre en eventuel kompensation beregnes ud fra, og
 - ii) i hvilken form og i hvilket omfang eventuelle enerettigheder tildeles, og på en sådan måde, at overkompensation udelukkes.

I kontrakter om offentlig trafikbetjening, der ikke er indgået efter artikel 5, stk. 1, 3 eller 3b, fastlægges disse parametre på en sådan måde, at hver enkelt kompensation ikke kan overstige det beløb, der er nødvendigt til dækning af den finansielle nettoeffekt på omkostninger og indtægter ved at opfylde de offentlige serviceforpligtelser, under hensyntagen til de indtægter, en operatør af offentlig trafikbetjening har herved samt en rimelig fortjeneste.

- c) fastlægges, hvordan omkostningerne til varetagelse af tjenesterne skal fordeles. I omkostningerne kan navnlig indgå udgifter til personale, energiforbrug, infrastrukturafgifter, vedligeholdelse og reparation af offentlige transportmidler, det rullende materiel og anlæg, der er nødvendige for at udføre personbefordring, samt faste omkostninger og en passende forrentning af kapitalen.«

- 8 Denne forordnings artikel 6 med overskriften »Kompensation for offentlig trafikbetjening« bestemmer i stk. 1:

»Kompensation ydet i forbindelse med en generel regel eller en kontrakt om offentlig trafikbetjening skal være i overensstemmelse med artikel 4, uanset efter hvilken procedure kontrakten er indgået. Enhver form for kompensation, som er ydet i forbindelse med en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der ikke er indgået i henhold til artikel 5, stk. 1, 3 eller 3b, eller i forbindelse med en generel regel, skal også være i overensstemmelse med bestemmelserne i bilaget.«

- 9 Punkt 7 i bilaget til nævnte forordning med overskriften »Regler for kompensation i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1« har følgende ordlyd:

»Kompensationsmetoden skal tilstræbe, at operatøren af offentlig trafikbetjening når frem til eller fortsætter med

- en effektiv drift, der kan vurderes objektivt, og
- levering af personbefordring af tilfredsstillende kvalitet.«

Retningslinjerne

- 10 Afsnit 1 i meddelelse fra Kommissionen om fortolkningsretningslinjer for forordning nr. 1370/2007 (EUT 2014 C 92, s. 1) (herefter »retningslinjerne«) med overskriften »Indledning« bestemmer i femte afsnit:

»I denne meddelelse forklarer Kommissionen, hvordan den opfatter en række bestemmelser i forordningen, med henblik på at hjælpe medlemsstaterne med på baggrund af bedste praksis at få det fulde udbytte af det indre marked. Det er ikke hensigten, at denne meddelelse skal omhandle alle bestemmelser på en udtømmende måde, og den fastsætter heller ingen nye lovbestemmelser. Det bør bemærkes, at det under alle omstændigheder i sidste instans er EU-Domstolen, der skal fortolke EU-retten.«

- 11 Retningslinjernes afsnit 2.4 vedrører ifølge sin egen overskrift kompensation for offentlig trafikbetjening.
- 12 Disse retningslinjers punkt 2.4.3 har følgende ordlyd:

»[...]

I bilaget anføres det, at der ved »rimelig fortjeneste« forstås en forrentning af kapitalen, der er sædvanlig for sektoren i en given medlemsstat, og som tager hensyn til den risiko eller den manglende risiko, som operatøren af offentlig trafikbetjening har som følge af myndighedernes intervention. Der gives imidlertid ingen yderligere vejledning i det korrekte niveau for sådan »forrentning af kapitalen« eller »rimelig fortjeneste«.

[...]

Under alle omstændigheder skal den kompetente myndighed, afhængigt af omstændighederne i de enkelte kontrakter om offentlig trafikbetjening, foretage en konkret vurdering for at fastlægge et tilstrækkeligt niveau for en rimelig fortjeneste. Den skal [bl.a.] tage højde for den pågældende virksomheds særlige karakteristika, den normale betaling på markedet for tilsvarende tjenester og risikoniveauet i forbindelse med de enkelte kontrakter om offentlig trafikbetjening. En kontrakt om offentlig trafikbetjening, der omfatter særlige bestemmelser, som sikrer kompensationsniveauet i tilfælde af uforudsete omkostninger, er f.eks. mindre risikabel end en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der ikke indeholder sådanne garantier. Alt andet lige bør den rimelige fortjeneste i førstnævnte kontrakt derfor være lavere end i sidstnævnte kontrakt.

Brugen af effektivitetsincitamenter i kompensationsmekanismen bør generelt fremmes [...]. Det bør understreges, at kompensationsordninger, der blot dækker faktiske omkostninger, når de opstår, kun giver transportvirksomhederne få incitamenter til at begrænse omkostningerne eller blive mere effektive med tiden. De bør derfor kun anvendes i de tilfælde, hvor der er stor usikkerhed med hensyn til omkostningerne, og hvor transportleverandøren har brug for en høj grad af beskyttelse mod usikkerhed.

[...]«

13 Retningslinjernes punkt 2.4.5 har følgende ordlyd:

»I [27.] betragtning [...], [til] forordning (EF) nr. 1370/2007 anføres det, at parametrene for kompensation med hensyn til indgåelse af kontrakter uden forudgående udbud eller generelle regler bør fastsættes således, at kompensationsbeløbet er af en passende størrelse og »tilstræber effektivitet og kvalitet i trafikbetjeningen«. Dette betyder, at de kompetente myndigheder via kompensationsmekanismen bør tilskynde leverandørerne til at blive mere effektive ved at udføre tjenesten på det krævede niveau, med den krævede kvalitet og med de færrest mulige ressourcer.

Reglerne om kompensation i forordning (EF) nr. 1370/2007 giver de kompetente myndigheder et vist spillerum til at udforme incitamentsordninger til leverandøren af den offentlige tjeneste. Under alle omstændigheder er de dog forpligtede til at »tilstræbe, at operatøren af offentlig trafikbetjening når frem til eller fortsætter med en effektiv drift, der kan vurderes objektivt« (bilagets punkt 7). Det betyder, at kompensationsordningen skal udformes, så der som minimum sikres en vis forbedring af effektiviteten over tid.

Effektivitetsincitamenter skal dog være forholdsmæssige og inden for et rimeligt niveau under hensyntagen til vanskelighederne med at opnå effektivitetsmålene. Dette kan f.eks. sikres gennem en afbalanceret fordeling af eventuel fortjeneste som følge af effektivitetsforbedringer mellem operatøren, de offentlige myndigheder og/eller brugerne. Under alle omstændigheder skal der indføres et system, som sikrer, at virksomheden ikke kan tilbageholde uforholdsmæssige effektivitetsfordele. Parametrene i disse incitamentsordninger skal defineres udførligt og præcist i kontrakten om offentlig trafikbetjening.

Incitamenter til at udføre offentlige tjenester mere effektivt bør imidlertid ikke være til hinder for, at der leveres tjenester af høj kvalitet. I forbindelse med forordning (EF) nr. 1370/2007 skal effektivitet forstås som forholdet mellem kvaliteten eller niveauet af de offentlige tjenester og de ressourcer, der anvendes til at udføre sådanne tjenester. Effektivitetsincitamenter bør derfor fokusere på at reducere omkostninger og/eller øge kvaliteten eller niveauet af tjenesten.«

14 Samme retningslinjers punkt 2.4.8 præciserer i andet og tredje afsnit:

»[...] [R]eglerne i forordning (EF) nr. 1370/2007 [forhindrer] ikke blot [...] eventuel overkompensation for offentlige serviceforpligtelser, men [har] også [...] til formål at sikre, at tilbuddet om offentlige tjenester, som er defineret i kontrakten om offentlig trafikbetjening, er økonomisk bæredygtigt og har et kvalitetsmæssigt højt serviceniveau. Den offentlige serviceforpligtelse bør således kompenseres på passende vis, så operatørens egne midler under en kontrakt om offentlig trafikbetjening ikke udhules på langt sigt og dermed forhindrer en effektiv opfyldelse af forpligtelserne i henhold til kontrakten samt fastholdelse af bestemmelsen om personbefordring af høj standard i punkt 7 i bilaget til forordning (EF) nr. 1370/2007.

Under alle omstændigheder risikerer den kompetente myndighed, hvis den ikke betaler en passende kompensation, at reducere antallet af indsendte bud i en udbudsprocedure for indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening eller skabe alvorlige økonomiske problemer for operatøren, hvis kontrakten om offentlig trafikbetjening indgås uden forudgående udbud og/eller reducere det generelle niveau og den generelle kvalitet af de leverede offentlige tjenester i hele kontraktens løbetid.«

Lettisk ret

- 15 Artikel 10 i Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums (lov om offentlige transporttjenester) af 14. juni 2007 (*Latvijas Vēstnesis*, 2007, nr. 106) bestemmer:

»1. Transportørens tab og udgifter, der er forbundet med levering af offentlige transportydelser, kompenseres i henhold til bestemmelserne i denne lovs artikel 11 og 12.

[...]

3. Begrebet tab i denne lovs forstand omfatter også betaling for tjenesteydelser, hvis den ordregivende myndighed har tilrettelagt overdragelsen af den offentlige transportydelse i overensstemmelse med Publisko iepirkumu likums (lov om offentlige udbud).«

- 16 Artikel 11, stk. 1, i lov om offentlige transporttjenester fastsætter:

»Transportøren kompenseres for de tab, der er forbundet med levering af de offentlige transportydelser i henhold til det beløb og på de betingelser, som ministerrådet har fastsat. [...]«

- 17 Ministru kabineta noteikumi nr. 435 – »Kārtība, kādā nosaka un kompensēenar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu« (regeringsdekret nr. 435 om proceduren for fastsættelse og kompensation for tab og udgifter i forbindelse med levering af offentlige transportydelser og for prissætning af sådanne ydelser) af 28. juli 2015 (*Latvijas Vēstnesis*, 2015, nr. 155) indeholder følgende bestemmelser:

»[...]

2. Transportøren kompenseres for tab og udgifter i forbindelse med opfyldelsen af kontrakten om offentlige transportydelser:

2.1. Hvis den ordregivende myndighed har fastsat en takst for den offentlige transportydelse, skal de tab, der er opstået, kompenseres, hvis de omkostninger, der er nødvendige for at opfylde kontrakten om offentlige transportydelser, overstiger de genererede indtægter.

[...]

56. Kontrakten om offentlig transportydelse kan fastsætte kompensationsbeløbet (kontraktprisen) eller proceduren for beregning af denne kompensation (af kontraktprisen). Ved fastsættelsen af kompensationens størrelse (kontraktprisen) eller metoden til beregning af denne kompensation (ud fra kontraktprisen) i kontrakten om offentlige transportydelser tager den ordregivende myndighed hensyn til omfanget af de tildelte rettigheder, intensiteten af leveringen af den offentlige transportydelse, den offentlige transportydelses rentabilitet, de kvalitetskrav, der er fastsat for den offentlige transportydelse, kravene til køretøjernes tekniske udstyr og andre objektive kriterier, hvis opfyldelse er direkte forbundet med det kompensationsbeløb, der skal betales.«

Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 18 Den ordregivende myndighed iværksatte en åben udbudsprocedure med henblik på tildeling af retten til at levere offentlig personbefordring med bus på det lettiske net af regionale ruter for en periode på ti år.
- 19 Dobeles m.fl. indgav en klage til Iepirkumu uzraudzības biroja iesniegumu izskatīšanas komisija (klageudvalget under tilsynsmyndigheden for offentlige kontrakter, Letland), hvorved selskaberne anfægtede bestemmelserne i udbudsbetingelserne. Til støtte for denne klage gjorde de gældende, at disse sidstnævnte og det tilsvarende udkast til kontrakt tilsammen indførte en ulovlig mekanisme til kompensation for den omhandlede offentlige transporttjeneste, eftersom tilbudsgiverne i deres bud skal være i stand til at forudse prisen for den tilbudte tjeneste for de næste ti år, på grundlag af hvilken den kompensation, der skulle betales til operatørerne i kontraktens løbetid, fastsættes, selv om denne sidstnævnte ikke fastsætter en fuldstændig procedure for ændring af prisen for tjenesteydelsen i tilfælde af ændringer i omkostningerne, der påvirker denne pris.
- 20 Ved afgørelse af 11. november 2019 forkastede udvalget deres klage.
- 21 Dobeles m.fl. anlagde herefter sag ved Administratīvā rajona tiesa (distriktsdomstol i forvaltningsretlige sager, Letland) med påstand om annullation af denne afgørelse. Til støtte for disse søgsmål har de kritiseret proceduren for ændring af kontraktprisen for transportydelsen, der er indeholdt i bilaget til udkastet til offentlig kontrakt, om udelukkelse fra den indeksering af kontraktprisen, der kun gælder for brændstof- og lønomkostninger samt for socialsikringsbidrag, for det første af ændringer i brændstof- og lønomkostninger, der ikke overstiger henholdsvis 5% og 8%, og for det andet af de fire første og de sidste tre år, hvor tjenesteydelserne leveres. Dobeles m.fl. har ligeledes anfægtet bestemmelserne i udbudsbetingelserne vedrørende reglerne om ændring af den kontraktlige pris pr. kilometer, hvorefter denne pris kun kan ændres, hvis den ordregivende myndighed nedsætter mængden af de tjenesteydelser, der skal leveres, med mere end 30%, for så vidt som disse bestemmelser ikke fastsætter objektive og gennemsigtige kriterier, der er relevante for ændringen af den kontraktlige pris.
- 22 Ved dom af 29. maj 2019 frifandt denne ret de sagsøgte i det væsentlige med den begrundelse, at staten ikke var forpligtet til at dække alle omkostninger for operatørerne af en offentlig trafikbetjening, uanset disses operationelle effektivitet, og at den indekseringsprocedure for kontraktprisen, der var fastsat i udkastet til den offentlig kontrakt, ikke var i strid med kravene i forordning nr. 1370/2007.
- 23 Dobeles m.fl. iværksatte kassationsappel ved Augstākā tiesa (Senāts) (øverste domstol, Letland), dvs. den forelæggende ret, med påstand om ophævelse af denne dom. Til støtte for deres appel har Dobeles m.fl. gjort gældende, at den økonomiske model i udbudsbetingelserne ikke garanterer de pågældende transportvirksomheder en »passende kompensation« som omhandlet i forordning nr. 1370/2007, eftersom den tildelte kompensation ikke dækker alle de omkostninger, der objektivt er begrundet for at sikre den tjeneste, som den ordregivende myndighed har anmodet om. Navnlig er den indeksering, der er fastsat i udkastet til offentlig kontrakt, alt for restriktiv, og det er ikke objektivt muligt at forudse den omkostningsstigning, der kan opstå i den periode på ti år, som er omfattet af denne kontrakt. Den valgte økonomiske model har således ikke til formål at sikre transportvirksomhedens operationelle effektivitet, men at overføre risikoen for øgede omkostninger fra staten til denne sidstnævnte.

- 24 Den ordregivende myndighed har for sin del fremhævet, at forordning nr. 1370/2007 har til formål at undgå enhver risiko for overkompensation ved i øvrigt at give medlemsstaterne mulighed for at beslutte, om personbefordringsvirksomhederne skal tildeles en kompensation, at kompensationsordningen skal udnyttes til at tilskynde tjenesteyderne til at blive mere effektive ved at sikre ydelser af det krævede niveau og den krævede kvalitet med færrest mulige ressourcer, og at reglerne om kompensation i denne forordning, som giver de kompetente myndigheder et råderum, ikke gør det muligt at konkludere, at staten er forpligtet til at dække alle omkostninger for leverandører af offentlig trafikbetjening, uanset deres operationelle effektivitet.
- 25 I denne sammenhæng har den forelæggende ret anført, at det følger af artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007 og af retningslinjerne, navnlig af retningslinjernes punkt 2.4.8, at staten er forpligtet til at sikre et system for offentlig trafikbetjening, der tager sigte på levering af en tjeneste af bedre kvalitet, ved at yde en passende økonomisk støtte til tjenesteyderen med henblik på at nå dette mål.
- 26 Ifølge den forelæggende ret har flere argumenter til formål at svække Dobeles m.fl.'s synspunkt om, at forordning nr. 1370/2007 pålægger kompensation for alle de tab, som leverandøren af en offentlig transporttjeneste måtte lide.
- 27 Det fremgår navnlig af 27. betragtning til og punkt 7 i bilaget til denne forordning samt af retningslinjernes punkt 2.4.3 og 2.4.5, at staten ikke er forpligtet til at dække alle omkostningerne for operatørerne af en offentlig trafikbetjening uafhængigt af disses operationelle effektivitet. I denne forbindelse er iværksættelsen af den åbne offentlige udbudsprocedure, der fastsætter de omtvistede bestemmelser og finansieringsmodellen for den omhandlede offentlige tjeneste, et led i gennemførelsen af den nationale udformning af udviklingen af offentlige tjenesteydelser på transportområdet. Med henblik på at sikre en mere effektiv anvendelse af statsbudgettet har den kompensation, der ydes for levering af sådanne tjenesteydelser, nemlig siden 2021 heller ikke været baseret på det system, inden for rammerne af hvilket staten i det væsentlige påtager sig alle risici ved at dække samtlige omkostninger for transportudbyderen, der er forbundet med udbud og efterspørgsel, men på en kontraktmodel, som er baseret på forskellen mellem den kontraktpris, som denne tjenesteyder har tilbudt i forbindelse med et åbent udbud, og indtægterne fra den offentlige transporttjeneste.
- 28 Når dette er sagt, er den forelæggende ret af den opfattelse, at det skal efterprøves, om denne nye model og de instrumenter, der gennemfører den, således som Dobeles m.fl. har gjort gældende, ikke pålægger tilbudsgiverne at løbe uforholdsmæssigt store risici, når de fastsætter prisen for ydelsen, og om sådanne risici ikke når en sådan tærskel, at det er begrundet at antage, at staten ikke opfylder sin forpligtelse til at yde en passende kompensation for udgifterne til den offentlige trafikbetjening. Generelt er det nemlig ikke muligt præcist at forudsige hverken prisen på energiresourcerne inden for ti år, gennemsnitslønnen i den pågældende sektor eller størrelsen af socialsikringsbidragene. I en kompensationsordning, hvor det kun er muligt at genberegne priserne korrekt med flere års mellemrum og kun for en del af omkostningerne, kan der endog være en risiko for, at omkostningsstigninger som følge af utilstrækkeligt præcise prognoser vil medføre tab for operatøren i tilfælde af en effektiv økonomisk aktivitet.
- 29 Der er ganske vist intet til hinder for, at tilbudsgiverne ved beregningen af prisen i deres bud medregner omkostningerne vedrørende den risiko, der påhviler dem, ved at fastsætte en pris for en bestemt periode, som tager hensyn til de forskellige relevante økonomiske og forretningsmæssige vilkår.

30 Dette vil imidlertid ikke fuldstændigt fjerne muligheden for, at den foreslåede kompensationsordning ikke dækker alle de tab, som den erhvervsdrivende lider som følge af opfyldelsen af kontrakten. I forbindelse med et udbud er det nemlig muligt, at tilbudsgiverne i håbet om at få tildelt kontrakten vil være tilbageholdende med at tilbyde en kontraktpris, der kan forebygge denne risiko, mens det er muligt, at de opståede vanskeligheder under udførelsen skal afhjælpes ved at reducere tilgængeligheden eller kvaliteten af tjenesten. Følgelig opstår spørgsmålet, om den af den ordregivende myndighed fastsatte prisændringsmekanisme i det foreliggende tilfælde sikrer en tilstrækkelig kompensation, som er i overensstemmelse med det formål, der forfølges med forordning nr. 1370/2007.

31 På denne baggrund har Augstākā tiesa (Senāts) (øverste domstol) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Tillader artikel 1, stk. 1, andet afsnit, artikel 2a, stk. 2, og artikel 3, stk. 2, i [...] forordning nr. 1370/2007 [...] en kompensationsordning, som ikke pålægger den kompetente myndighed en forpligtelse til at yde fuld kompensation til leverandøren af den offentlige trafikbetjening, men som i stedet henviser til en periodisk indeksering af kontraktprisen (kompensationsbeløbet) for enhver stigning i omkostningerne i forbindelse med levering af tjenesten, som er uden for tjenesteleverandørens kontrol, og som derfor ikke helt fjerner risikoen for, at tjenesteleverandøren lider tab, der ikke kompenseres?«

Om det præjudicielle spørgsmål

32 Med sit spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om forordning nr. 1370/2007 skal fortolkes således, at den er til hinder for en kompensationsordning, der inden for rammerne af en offentlig tjenesteydelseskontrakt og efter en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende udbudsprocedure ikke pålægger de kompetente nationale myndigheder at tildele en leverandør af personbefordring, der er underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste, en fuldstændig kompensation, der ved hjælp af en periodisk indeksering dækker enhver stigning i omkostningerne ved forvaltning og drift af denne tjeneste, som er uden for dennes kontrol.

33 Det bemærkes, at i henhold til artikel 1, stk. 1, første afsnit, i forordning nr. 1370/2007 har denne til formål at fastlægge, hvordan de kompetente myndigheder inden for rammerne af fællesskabsretten kan tilrettelægge den offentlige personbefordring for at sikre levering af tjenesteydelser af almen interesse, som bl.a. er hyppigere, sikrere, bedre eller billigere end, hvad der kan opnås ved alene at lade markeds kræfterne virke.

34 Med dette for øje fastlægger forordningen i henhold til andet afsnit i denne artikel 1, stk. 1, på hvilke vilkår de kompetente myndigheder, når de pålægger eller indgår kontrakter vedrørende offentlige serviceforpligtelser, yder operatører af offentlig trafikbetjening kompensation for deres omkostninger og/eller giver eneret til gengæld for opfyldelsen af de offentlige serviceforpligtelser.

35 Forordning nr. 1370/2007 indeholder således særregler, der fastsætter regler for indgreb i de generelle ordninger for offentlige kontrakter (jf. i denne retning dom af 27.10.2016, Hörmann Reisen, C-292/15, EU:C:2016:817, præmis 45), der har til formål at etablere en retlig ramme for kompensation og/eller enerettigheder til dækning af udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste (jf. i denne retning dom af 24.10.2019, Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (Indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening), C-515/18, EU:C:2019:893, præmis 31).

- 36 Blandt de bestemmelser, der udgør denne retlige ramme, fastsætter denne forordnings artikel 3, stk. 1, at når en kompetent myndighed beslutter at tildele den valgte operatør eneret og/eller kompensation for offentlig tjeneste af en hvilken som helst art for at opfylde den offentlige serviceforpligtelse, skal det ske i form af en kontrakt om offentlig trafikbetjening, idet denne bestemmelse således opstiller et princip om, at offentlige serviceforpligtelser og de dertil knyttede kompensationer skal fastsættes inden for rammerne af en sådan kontrakt (jf. i denne retning dom af 8.9.2022, *Lux Express Estonia*, C-614/20, EU:C:2022:641, præmis 52).
- 37 Som en undtagelse fra artikel 3, stk. 1, giver artikel 3, stk. 2, mulighed for ved generelle regler at indføre offentlige serviceforpligtelser, der består i anvendelse af maksimaltakster for samtlige passagerer eller for bestemte passagerkategorier, i hvilket tilfælde den kompetente myndighed skal yde den pågældende operatør af offentlig trafikbetjening kompensation (jf. i denne retning dom af 8.9.2022, *Lux Express Estonia*, C-614/20, EU:C:2022:641, præmis 53-55 og 92).
- 38 I det foreliggende tilfælde fremgår det imidlertid af forelæggelsesafgørelsen, at tvisten i hovedsagen vedrører indgåelsen efter en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende udbudsprocedure af en kontrakt om offentlig trafikbetjening med henblik på udførelse af personbefordring med bus, således at artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1370/2007, som den forelæggende ret har henvist til i spørgsmålets ordlyd, er uden relevans for besvarelsen af dette spørgsmål.
- 39 Det følger af den udtrykkelige ordlyd af artikel 6, stk. 1, første punktum, i forordning nr. 1370/2007, at en kompensation i forbindelse med en sådan kontrakt om offentlig trafikbetjening, som tildeles efter en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende udbudsprocedure, skal overholde de krav, der er fastsat i denne forordnings artikel 4, idet forordningens stk. 1 præciserer de nærmere bestemmelser for en sådan kompensation. Der skal derfor tages hensyn til denne bestemmelse ved besvarelsen af det forelagte spørgsmål.
- 40 I overensstemmelse med fast retspraksis skal der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse tages hensyn til ikke blot disse bestemmelers ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori de indgår, og til de mål, der forfølges med den lovgivning, som de er en del af (jf. i denne retning dom af 24.10.2019, *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (Indgåelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening), C-515/18, EU:C:2019:893, præmis 23).
- 41 Hvad for det første angår ordlyden af artikel 4, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007 skal det bemærkes, at denne bestemmelse præciserer, at kontrakter om offentlig trafikbetjening dels i henhold til denne bestemmelses litra b), første afsnit, nr. i), på objektiv og gennemsigtig måde på forhånd skal fastlægge, hvilke parametre en eventuel kompensation beregnes ud fra, dels i henhold til nævnte bestemmelses litra c) fastlægge, hvordan omkostningerne til varetagelse af tjenesterne skal fordeles, i hvilke omkostninger navnlig kan indgå udgifter til personale, energiforbrug, infrastrukturafgifter, vedligeholdelse og reparation af offentlige transportmidler, det rullende materiel og anlæg, der er nødvendige for at udføre personbefordring, samt faste omkostninger og en passende forrentning af kapitalen.
- 42 Det fremgår klart af en sådan ordlyd, at de kompetente nationale myndigheder, for så vidt som det påhviler dem at fastlægge parametrene for beregningen af den kompensation, der skal betales til en operatør af offentlig trafikbetjening, og at fastlægge fremgangsmåden for fordelingen af de omkostninger, der er forbundet med leveringen af denne, inden for rammerne af en kontrakt om offentlig trafikbetjening råder over en skønsmargen ved udformningen af ordningen for en sådan kompensation.

- 43 Det skal navnlig fastslås, således som generaladvokaten har anført i punkt 35 i forslaget til afgørelse, at muligheden for at fordele omkostningerne nødvendigvis indebærer, at de kompetente nationale myndigheder ikke er forpligtet til at kompensere for alle omkostninger, men kan overføre de risici, der er forbundet med udviklingen i visse af disse omkostninger, til tjenesteyderen af denne offentlige tjeneste, uanset deres karakter, og følgelig uden at det er af betydning, om denne tjenesteyder i lighed med energiomkostningerne eller visse sociale omkostninger fuldt ud kan kontrollere deres udvikling, eftersom denne udvikling henhører under omstændigheder, der ligger uden for den pågældende tjenesteyders kontrol.
- 44 Det følger således af selve ordlyden af artikel 4, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007, at de kompetente nationale myndigheder under udøvelsen af deres skønsbeføjelse kan fastsætte en kompensationsordning, der som følge af de parametre for beregningen heraf og den måde, hvorpå omkostningerne fordeles, som disse myndigheder har fastlagt, ikke automatisk sikrer operatøren af den offentlige trafikbetjening en fuldstændig dækning af disse.
- 45 Hvad for det andet angår det formål, der forfølges med forordning nr. 1370/2007, skal det bemærkes, således som det fremgår af nærværende doms præmis 34, at denne forordning, således som det bl.a. fremgår af artikel 1, stk. 1, artikel 2a, stk. 2, og punkt 7 i bilaget til den nævnte forordning, sammenholdt med 4., 7., 27. og 34. betragtning hertil, tilsigter at fastsætte betingelserne for ydelse af kompensation for på lige vilkår at sikre levering af en offentlig personbefordring, der både er effektiv og finansielt rentabel, med henblik på at opnå en høj kvalitet af denne tjeneste (jf. i denne retning dom af 8.9.2022, *Lux Express Estonia*, C-614/20, EU:C:2022:641, præmis 69 og 70).
- 46 Det følger heraf, at enhver kompensationsordning ikke blot skal have til formål at undgå en overkompensation for omkostningerne, men også at fremme en større effektivitet for operatøren af en offentlig trafikbetjening. En kompensationsordning, der under alle omstændigheder sikrer automatisk dækning af alle omkostninger, som er forbundet med opfyldelsen af en kontrakt om offentlig tjeneste, indebærer imidlertid ikke et sådant incitament til større effektivitet, eftersom den pågældende tjenesteyder ikke foranlediges til at begrænse sine omkostninger.
- 47 En kompensationsordning, der i mangel af en periodisk indeksering ikke automatisk dækker alle disse omkostninger, men som indebærer, at visse risici overføres til udbyderen af den offentlige tjeneste, kan derimod bidrage til gennemførelsen af et sådant formål. Selv med hensyn til de omkostninger, der ligger uden for den pågældende tjenesteudbyders kontrol, vil de effektivitetsgevinster, som denne har opnået, nemlig gøre det muligt for denne at styrke sin økonomiske levedygtighed med henblik på at imødegå disse omkostninger, hvilket vil bidrage til at sikre en korrekt opfyldelse af de forpligtelser, der er fastsat i kontrakten om trafikbetjening.
- 48 Hvad for det tredje angår den sammenhæng, hvori artikel 4, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007 indgår, skal det, som generaladvokaten har anført i punkt 65 i forslaget til afgørelse, bemærkes, at forordning nr. 1370/2007 ikke indeholder specifikke regler, der finder anvendelse på metoden for beregning af kompensationen, når kontrakten om offentlig trafikbetjening indgås ved en udbudsprocedure. I et sådant tilfælde skal kompensationen til forskel fra den kompensation, der er knyttet til en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der er indgået direkte eller i henhold til en generel regel, og dermed uden afholdelse af en udbudsprocedure, i henhold til denne forordnings artikel 6, stk. 1, andet punktum, nemlig ikke være i overensstemmelse med de mere detaljerede regler i bilaget til forordningen, der, således som det fremgår af 27. betragtning hertil, har til formål at sikre, at kompensationens størrelse er passende.

- 49 Denne forskel i den ordning, som EU-lovgiver har indført, er baseret på den forudsætning, at det i forbindelse med en udbudsprocedure ikke er nødvendigt at vedtage mere præcise regler for beregningen af kompensationen for at sikre, at dens størrelse er passende, eftersom en sådan procedure som følge af denne udbudsprocedure i sig selv har den virkning, at størrelsen af den kompensation, der tilkommer operatøren af den offentlige trafikbetjening, reduceres til et minimum, hvorved ikke blot en overkompensation, men ligeledes en utilstrækkelig kompensation ved en automatisk justering, undgås.
- 50 Som generaladvokaten har anført i punkt 72 og 82-84 i forslaget til afgørelse, fastsætter enhver tjenesteyder, der beslutter sig for at deltage i en udbudsprocedure med henblik på opfyldelse af en kontrakt om offentlig trafikbetjening, nemlig selv vilkårene i sit tilbud på grundlag af alle relevante parametre og navnlig den sandsynlige omkostningsudvikling, uanset om denne sidstnævnte er under den pågældendes kontrol, der kan påvirke leveringen af tjenesteydelsen, og således definerer det risikoniveau, som vedkommende er villig til at påtage sig med hensyn til denne udvikling. Med forbehold af de bestemmelser i EU-retten, der giver de nationale myndigheder mulighed for at afvise unormalt lave bud, kan det derfor antages, at den pågældendes tilbud vil kunne sikre vedkommende en forrentning af den investerede kapital, der svarer til risikoniveauet, hvis han får tildelt kontrakten.
- 51 Det følger heraf, at en kompensationsordning i forbindelse med en kontrakt om offentlig trafikbetjening, som er tildelt efter en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende udbudsprocedure, i sig selv kan sikre operatøren af denne offentlige tjeneste en dækning af dennes omkostninger, som ligeledes sikrer denne en passende kompensation, hvis størrelse varierer i forhold til den risiko, som sidstnævnte er villig til at påtage sig.
- 52 Det følger således af det ovenstående, at de kompetente nationale myndigheder ikke inden for rammerne af en udbudsprocedure er forpligtet til ved hjælp af en periodisk indeksering automatisk at kompensere for alle de omkostninger, som afholdes af leverandøren af en transporttjeneste i forbindelse med opfyldelsen af en kontrakt om offentlig trafikbetjening, uanset om de er under dennes kontrol eller ej, for at denne kontrakt kan yde ham en passende kompensation.
- 53 Dobeles m.fl. har i retsmødet ganske vist gjort gældende, idet de i denne henseende har gengivet den tvivl, som den forelæggende ret har givet udtryk for, og som er anført i denne doms præmis 28-30, at en manglende periodisk indeksering af de omkostninger, der er forbundet med opfyldelsen af en forpligtelse til offentlig tjeneste, som ligger uden for leverandørens kontrol, kan føre til, at leverandøren af denne offentlige tjeneste ikke modtager en passende kompensation i den forstand, at størrelsen af denne kompensation kan blive utilstrækkelig, hvilket, således som det er anført i retningslinjernes punkt 2.4.8, risikerer at skade dennes økonomiske bæredygtighed eller kvaliteten af den leverede tjenesteydelse eller endog allerede på udbudstidspunktet kunstigt at reducere antallet af tilbudsgivere.
- 54 I denne henseende skal det ganske vist bemærkes, at i medfør af proportionalitetsprincippet, som er et almindeligt EU-retligt princip, der for så vidt angår specifikationerne for forpligtelser til offentlig tjeneste er fastsat i artikel 2a, stk. 1, andet afsnit, i forordning nr. 1370/2007, som den forelæggende ret har henvist til i sit spørgsmål, kan de kompetente nationale myndigheder ikke pålægge de transportvirksomheder, der har fået overdraget udførelsen af disse forpligtelser såsom betingelser vedrørende kompensationens nærmere vilkår, som er uforholdsmæssige eller urimelige.

- 55 I overensstemmelse med dette princip skal kompensationens størrelse, som det fremgår af denne doms præmis 51, således variere i forhold til den risiko, som leverandøren af den offentlige tjeneste er villig til at påtage sig.
- 56 Den omstændighed, at der ikke findes en mekanisme for periodisk omkostningsindeksering, kan imidlertid ikke i sig selv anses for at udgøre en tilsidesættelse af proportionalitetsprincippet. Som allerede anført i denne doms præmis 50 forholder det sig nemlig således, at når en leverandør af personbefordring beslutter at deltage i en sådan procedure, fastlægger han selv indholdet af sit tilbud. Det tilkommer navnlig denne udbyder at undersøge det risikoniveau, som han er villig til at påtage sig, henset til de nærmere vilkår for kompensationen i kontrakten om offentlig trafikbetjening, herunder bl.a. fraværet af en sådan mekanisme. Hvis en kompetent national myndighed i forbindelse med en udbudsprocedure skulle overveje urimelige eller uforholdsmæssige betingelser, henset til de risici, som den pågældende udbyder af offentlig tjeneste skal påtage sig, er det derfor lidet sandsynligt, at der vil blive afgivet tilbud til denne myndighed, således at denne myndighed skal ændre disse betingelser for at gøre dem forenelige med proportionalitetsprincippet.
- 57 I det foreliggende tilfælde fremgår det imidlertid ikke, således som generaladvokaten har anført i punkt 86 i forslaget til afgørelse, at de omtvistede udbudsbetingelser indeholdt sådanne urimelige eller uforholdsmæssige vilkår, idet det i øvrigt fremgik af retsmødet, at de kompetente nationale myndigheder modtog ca. 100 tilbud fra transportvirksomheder med hjemsted i flere medlemsstater, hvilket det påhviler den forelæggende ret at efterprøve.
- 58 Hvad angår de risici, der er nævnt i denne doms præmis 53, udspringer disse, således som det bekræftes af de oplysninger, som den forelæggende ret har fremlagt, og som fremgår af denne doms præmis 30, af det tilfælde, at en leverandør af personbefordring i håb om at vinde kontrakten tilbyder en kontraktpris, som ikke tager tilstrækkeligt hensyn til en fremtidig omkostningsstigning. Muligheden for, at en leverandør af disse tjenesteydelser tilbyder en pris, der indebærer en risiko for at være ude af stand til at opfylde kontrakten på passende vis, er imidlertid uløseligt forbundet med enhver udbudsprocedure og kan afhængigt af omstændighederne i den konkrete sag i givet fald medføre anvendelse af EU-retlige bestemmelser, der gør det muligt for de nationale myndigheder at udelukke unormalt lave bud. Denne mulighed begrundes derimod ikke, at det kræves, at de kontrakter om offentlig trafikbetjening, der indgås af de kompetente nationale myndigheder inden for rammerne af en offentlig tjenesteydelseskontrakt og efter en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende udbudsprocedure, altid indeholder en mekanisme for periodisk indeksering, der automatisk gør det muligt at sikre fuld kompensation for enhver stigning i omkostningerne, der er forbundet med opfyldelsen heraf, uanset om de er under tjenesteyderens kontrol eller ej.
- 59 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at forordning nr. 1370/2007 skal fortolkes således, at den ikke er til hinder for en kompensationsordning, der inden for rammerne af en offentlig tjenesteydelseskontrakt og efter en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende udbudsprocedure ikke pålægger de kompetente nationale myndigheder at tildele en leverandør af personbefordring, der er underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste, en fuldstændig kompensation, som ved hjælp af en periodisk indeksering dækker enhver stigning i omkostningerne ved forvaltning og drift af denne tjeneste, som ligger uden for dennes kontrol.

Sagsomkostninger

- 60 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Femte Afdeling) for ret:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/2338 af 14. december 2016,

skal fortolkes således, at

den ikke er til hinder for en kompensationsordning, der inden for rammerne af en offentlig tjenesteydelseskontrakt og efter en åben, gennemsigtig og ikke-diskriminerende udbudsprocedure ikke pålægger de kompetente nationale myndigheder at tildele en leverandør af personbefordring, der er underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste, en fuldstændig kompensation, som ved hjælp af en periodisk indeksering dækker enhver stigning i omkostningerne ved forvaltning og drift af denne tjeneste, som ligger uden for dennes kontrol.

Underskrifter