



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο τμήμα)

της 21ης Μαρτίου 2019*

«Προδικαστική παραπομπή – Κανονισμός (ΕΚ) 1370/2007 – Δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές – Άρθρο 5 – Ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας – Άρθρο 5, παράγραφος 2 – Απευθείας ανάθεση – Έννοια του όρου “εγχώριος φορέας” – Αρχή που ασκεί ανάλογο έλεγχο – Άρθρο 8, παράγραφος 2 – Μεταβατικό καθεστώς – Ημερομηνία λήξεως της ισχύος συμβάσεων που έχουν συναφθεί με απευθείας ανάθεση»

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-350/17 και C-351/17,

με αντικείμενο αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Consiglio di Stato (Συμβούλιο της Επικρατείας, Ιταλία) με αποφάσεις της 6ης Απριλίου 2017, οι οποίες περιήλθαν στο Δικαστήριο στις 12 Ιουνίου 2017, στο πλαίσιο των δικών

Mobit Soc. cons. arl

κατά

Regione Toscana,

παρισταμένων των:

Autolinee Toscane SpA,

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

και

Autolinee Toscane SpA

κατά

Mobit Soc. cons. arl,

παρισταμένων των:

Regione Toscana,

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

* Γλώσσα διαδικασίας: η ιταλική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο τμήμα),

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

γενικός εισαγγελέας: H. Saugmandsgaard Øe

γραμματέας: R. Schiano, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 21ης Ιουνίου 2018,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Mobit Soc. cons. arl, εκπροσωπούμενη από τους P.L. Santoro, A. Bianchi, M. Siragusa, P. Merlino και M. Malena, avvocati,
- η Autolinee Toscane SpA, εκπροσωπούμενη από τους M. Lombardo, G. Mazzei και G. Morbidelli, avvocati,
- η Regione Toscana, εκπροσωπούμενη από τους L. Bora, L. Caso, S. Fidanzia και A. Gigliola, avvocati,
- η Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), εκπροσωπούμενη από τον S. Macchi di Cellere, avvocato, καθώς και από τους P. Delelis και E. Morgan de Rivery, avocats,
- η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον F. Sclafani, avvocato dello Stato,
- η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους D. Colas και P. Dodeller, καθώς και από τις E. de Moustier και C. David,
- η Πορτογαλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους L. Inez Fernandes, M. Figueiredo και P. Leitão,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους G. Gattinara και W. Mölls,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 25ης Οκτωβρίου 2018,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Οι αιτήσεις προδικαστικής αποφάσεως αφορούν την ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ 2007, L 315, σ. 1).

- 2 Οι αιτήσεις αυτές υποβλήθηκαν στο πλαίσιο ενδίκων διαφορών μεταξύ, αφενός, της Mobit Soc. cons. arl, κοινοπραξίας διαφόρων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών, και της Regione Toscana (περιφέρειας Τοσκάνης, Ιταλία) και, αφετέρου, της Autolinee Toscane Mobit SpA, με αντικείμενο την ανάθεση, μέσω διαγωνισμού, στην Autolinee Toscane συμβάσεως παραχωρήσεως για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών τοπικών επιβατικών μεταφορών.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

- 3 Η αιτιολογική σκέψη 31 του κανονισμού 1370/2007 έχει ως εξής:

«Επειδή οι αρμόδιες αρχές και οι φορείς δημοσίων υπηρεσιών θα χρειασθούν χρόνο για να προσαρμοσθούν στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να προβλεφθούν μεταβατικές ρυθμίσεις. Με σκοπό τη σταδιακή ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση προόδου εντός του εξαμήνου που ακολουθεί το πρώτο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου. Βάσει των εκθέσεων αυτών, η Επιτροπή μπορεί να προτείνει κατάλληλα μέτρα.»

- 4 Το άρθρο 2 του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Ορισμοί», έχει ως εξής:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- α) “δημόσιες επιβατικές μεταφορές”: οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών γενικού οικονομικού συμφέροντος που προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση·
- β) “αρμόδια αρχή”: κάθε δημόσια αρχή ή ομάδα δημοσίων αρχών κράτους μέλους ή κρατών μελών, η οποία έχει την εξουσία να επεμβαίνει στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές σε δεδομένη γεωγραφική περιοχή, ή κάθε άλλο όργανο στο οποίο έχει ανατεθεί τέτοια αρμοδιότητα·
- γ) “αρμόδια τοπική αρχή”: κάθε αρμόδια αρχή της οποίας η γεωγραφική περιοχή δικαιοδοσίας δεν είναι εθνική·

[...]

- στ) “αποκλειστικό δικαίωμα”: δικαίωμα που δίνει τη δυνατότητα σε φορέα δημόσιας υπηρεσίας να εκμεταλλεύεται ορισμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών σε δεδομένη γραμμή, δίκτυο ή περιοχή, αποκλειομένου κάθε άλλου τέτοιου φορέα·

[...]

- η) “απευθείας ανάθεση”: ανάθεση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένο φορέα δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να προηγηθεί διαδικασία διαγωνισμού·

- θ) “σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας”: μια ή περισσότερες νομικά δεσμευτικές πράξεις, οι οποίες δηλώνουν τη συμφωνία μεταξύ αρμόδιας αρχής και φορέα δημόσιας υπηρεσίας για την ανάθεση στον εν λόγω φορέα δημόσιας υπηρεσίας της διαχείρισης και λειτουργίας των υπηρεσιών δημοσίων επιβατικών μεταφορών των υποκειμένων στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας· η σύμβαση μπορεί, ανάλογα με το δίκαιο των κρατών μελών, να συνίσταται επίσης σε απόφαση λαμβανόμενη από την αρμόδια αρχή:

- υπό μορφή ατομικής νομοθετικής ή κανονιστικής πράξης, ή

– περιέχουσα όρους υπό τους οποίους η αρμόδια αρχή παρέχει η ίδια τις υπηρεσίες, ή αναθέτει την παροχή τους σε εγχώριο φορέα·

ι) “εγχώριος φορέας”: νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, επί της οποίας η αρμόδια τοπική αρχή, ή τουλάχιστον μία αρμόδια τοπική αρχή στην περίπτωση ομάδας αρχών, ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της·

[...]».

5 Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, με τίτλο «Συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και γενικοί κανόνες», προβλέπει, στην παράγραφο 1, τα εξής:

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

6 Το άρθρο 4 του κανονισμού 1370/2007, υπό τον τίτλο «Υποχρεωτικό περιεχόμενο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των γενικών κανόνων», προβλέπει, στις παραγράφους 3 και 4, τα ακόλουθα:

«3. Η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι περιορισμένη και δεν υπερβαίνει τα δέκα έτη για υπηρεσίες με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία [...].

4. Εφόσον απαιτείται, λαμβανομένων υπόψη των όρων απόσβεσης των στοιχείων του ενεργητικού, η διάρκεια της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να παρατείνεται κατά 50 % το πολύ, εφόσον ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας εμφανίζει στοιχεία του ενεργητικού τα οποία, αφενός μεν, είναι καθοριστικής σημασίας για το ύψος του συνόλου των στοιχείων του ενεργητικού που είναι απαραίτητο για την εκτέλεση των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών που υπάγονται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και, αφετέρου, συνδέονται κατ’ εξοχήν με τις υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών που αφορά η σύμβαση αυτή.

Εάν το δικαιολογεί το κόστος που προκύπτει λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφικής θέσης, η διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ορίζεται στην παράγραφο 3, στις εξόχως απόκεντρες περιοχές, μπορεί να παρατείνεται κατά 50 % το πολύ.

Εάν το δικαιολογεί η απόσβεση του κεφαλαίου σε σχέση με τις έκτακτες επενδύσεις υποδομής, τροχαίου υλικού ή οχημάτων, και εάν η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχει ανατεθεί στα πλαίσια δίκαιης διαδικασίας διαγωνισμού, η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι δυνατόν να έχει μεγαλύτερη διάρκεια. Προκειμένου να εξασφαλισθεί η διαφάνεια στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια αρχή διαβιβάζει στην Επιτροπή, εντός ενός έτους από τη σύναψη της σύμβασης, τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τα στοιχεία που αιτιολογούν την μεγαλύτερη διάρκειά της.»

7 Το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας», έχει ως εξής:

«1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατίθενται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. [...]

2. Εφόσον το εθνικό δίκαιο δεν το απαγορεύει, κάθε αρμόδια τοπική αρχή, είτε είναι μεμονωμένη αρχή είτε ομάδα αρχών που παρέχουν ολοκληρωμένες δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, μπορεί να αποφασίζει να παρέχει η ίδια δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών ή να αναθέτει συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας απευθείας σε νομικώς ανεξάρτητη οντότητα, επί της οποίας

η αρμόδια τοπική αρχή, ή τουλάχιστον μία αρμόδια τοπική αρχή στην περίπτωση ομάδας αρχών, ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της. Οσάκις αρμόδια τοπική αρχή λαμβάνει τέτοια απόφαση, εφαρμόζονται τα εξής:

- α) για να διαπιστωθεί αν η αρμόδια τοπική αρχή ασκεί αυτόν τον έλεγχο, εξετάζονται στοιχεία, όπως το επίπεδο παρουσίας στα διοικητικά, διευθυντικά ή εποπτικά όργανα, οι ειδικές σχετικές διατάξεις στο καταστατικό, η κυριότητα, η επιρροή και ο έλεγχος επί της ουσίας στις στρατηγικές αποφάσεις και τις μεμονωμένες αποφάσεις διαχείρισης. Σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, η 100 % κυριότητα εκ μέρους της αρμόδιας δημόσιας αρχής, ιδίως στην περίπτωση συμπράξεων ιδιωτικού-δημοσίου, δεν αποτελεί υποχρεωτική προϋπόθεση για να θεωρηθεί ότι συντρέχει έλεγχος κατά την έννοια της παρούσας παραγράφου, υπό τον όρο ότι ο δημόσιος τομέας έχει δεσπόζουσα επιρροή και ότι ο έλεγχος μπορεί να αποδειχθεί βάσει άλλων κριτηρίων·
- β) η προϋπόθεση για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου είναι ότι ο εγχώριος φορέας και κάθε οντότητα στην οποία ο φορέας αυτός έχει κάποια επιρροή, έστω και ελάχιστη, ασκούν τις δραστηριότητές τους στο πεδίο των δημοσίων επιβατικών μεταφορών εντός του εδάφους της αρμόδιας τοπικής αρχής, παρά την ύπαρξη τυχόν εξωτερικών γραμμών ή άλλων βοηθητικών στοιχείων της δραστηριότητας αυτής που εισέρχονται στο έδαφος γειτονικών αρμόδιων τοπικών αρχών, και δεν μετέχουν σε διαγωνισμούς που αφορούν την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και διοργανώνονται εκτός του εδάφους της αρμόδιας τοπικής αρχής·
- γ) παρά το στοιχείο β', εγχώριος φορέας μπορεί να συμμετέχει σε δίκαιους διαγωνισμούς αρχής γενομένης δύο έτη πριν από τη λήξη της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που του έχει ανατεθεί απευθείας, υπό την προϋπόθεση ότι έχει αποφασισθεί οριστικά ότι οι δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών που διέπει η σύμβαση του εγχώριου φορέα θα υποβληθούν σε δίκαιο διαγωνισμό και ότι ο εν λόγω εγχώριος φορέας δεν έχει συνάψει άλλη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με απευθείας ανάθεση·
- δ) ελλείψει αρμόδιας τοπικής αρχής, τα στοιχεία α', β' και γ' εφαρμόζονται σε εθνική αρχή προς όφελος γεωγραφικής περιοχής που δεν είναι εθνική, υπό τον όρο ότι ο εγχώριος φορέας δεν συμμετέχει σε διαγωνισμούς που αφορούν την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών και διοργανώνονται εκτός της περιοχής για την οποία έχει χορηγηθεί η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

[...]

3. Κάθε αρμόδια αρχή που προσφεύγει σε τρίτον, άλλον από τον εγχώριο φορέα, αναθέτει τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει διαδικασίας διαγωνισμού, εξαιρουμένων των περιπτώσεων των παραγράφων 4, 5 και 6. Η διαδικασία διαγωνισμού που ακολουθείται είναι ανοικτή σε όλους τους φορείς, δίκαιη και επιτρέπει την τήρηση των αρχών της διαφάνειας και της αμεροληψίας. Μετά την υποβολή των προσφορών και την ενδεχόμενη προεπιλογή, η διαδικασία μπορεί να οδηγήσει σε διαπραγματεύσεις, σύμφωνα με τις ανωτέρω αρχές, με σκοπό να προσδιορισθεί πώς θα ικανοποιηθούν αποτελεσματικότερα ειδικές ή σύνθετες απαιτήσεις.

[...]»

- 8 Το άρθρο 8 του εν λόγω κανονισμού, που φέρει τον τίτλο «Μεταβατική περίοδος», προβλέπει τα εξής:

«1. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατίθενται σύμφωνα με τους κανόνες που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, οι συμβάσεις υπηρεσιών ή οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζονται με την οδηγία 2004/17/EK [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ 2004, L 134, σ. 1)] ή την οδηγία 2004/18/EK [του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της

31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών (ΕΕ 2004, L 134, σ. 114)], για την παροχή δημοσίων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με το λεωφορείο ή το τραμ, ανατίθενται σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι εν λόγω οδηγίες, εφόσον οι συμβάσεις αυτές δεν λαμβάνουν μορφή συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών κατά τα οριζόμενα στις οδηγίες αυτές. Όταν οι συμβάσεις ανατίθενται σύμφωνα με τις οδηγίες 2004/17/ΕΚ ή 2004/18/ΕΚ, οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 4 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σιδηροδρομικώς ή οδικώς, συμμορφώνεται προς το άρθρο 5 από τις 3 Δεκεμβρίου 2019. Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής αυτής περιόδου, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να συμμορφωθούν σταδιακά προς το άρθρο 5, ούτως ώστε να αποφεύγονται σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα, ιδίως σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα.

Εντός των έξι μηνών που ακολουθούν το πρώτο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση προόδου στην οποία περιγράφεται η εφαρμογή της σταδιακής ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 5. Βάσει των εκθέσεων προόδου των κρατών μελών, η Επιτροπή μπορεί να προτείνει κατάλληλα μέτρα απευθυνόμενα προς τα κράτη μέλη.

3. Κατά την εφαρμογή της παραγράφου 2, δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες έχουν ανατεθεί σύμφωνα με το εθνικό και το κοινοτικό δίκαιο:

- α) πριν από τις 26 Ιουλίου 2000, με δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού·
- β) πριν από τις 26 Ιουλίου 2000, με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού·
- γ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, με δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού·
- δ) από τις 26 Ιουλίου 2000 και πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, με διαδικασία άλλη από δίκαιη διαδικασία διαγωνισμού.

Οι συμβάσεις περί των οποίων [κάνει λόγο] το στοιχείο α' εξακολουθούν να ισχύουν έως τη λήξη τους. Οι συμβάσεις περί των οποίων [κάνουν λόγο] τα στοιχεία β' και γ' μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, αλλά όχι για περισσότερα από 30 έτη. Οι συμβάσεις περί των οποίων [κάνει λόγο] το στοιχείο δ' μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, υπό τον όρον ότι είναι περιορισμένης διάρκειας, συγκρίσιμης με τις διάρκειες που προσδιορίζονται στο άρθρο 4.

Οι συμβάσεις παροχής δημοσίων υπηρεσιών μπορούν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως τη λήξη τους, εφόσον η καταγγελία τους θα συνεπέφερε αδικαιολόγητες νομικές ή οικονομικές συνέπειες και υπό τον όρον ότι η Επιτροπή τις έχει εγκρίνει.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, οι αρμόδιες αρχές μπορούν, κατά το δεύτερο ήμισυ της μεταβατικής περιόδου που προσδιορίζεται στην παράγραφο 2, να αποκλείουν από τη συμμετοχή στην ανάθεση συμβάσεων με πρόσκληση υποβολής προσφορών τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών, οι οποίοι δεν μπορούν να αποδείξουν ότι η αξία των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών για τις οποίες εισπράττουν αποζημίωση ή απολαύουν αποκλειστικού δικαιώματος, που χορηγήθηκαν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το ήμισυ της αξίας του συνόλου των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών για τις οποίες εισπράττουν αποζημίωση ή απολαύουν αποκλειστικού δικαιώματος. Ο αποκλεισμός αυτός δεν ισχύει για τους φορείς δημοσίων υπηρεσιών που παρέχουν τις υπηρεσίες για τις οποίες πρόκειται να υποβληθεί προσφορά. Για την εφαρμογή του κριτηρίου αυτού, δεν λαμβάνονται υπόψη οι συμβάσεις που ανατίθενται με έκτακτο μέτρο κατά το άρθρο 5, παράγραφος 5.

Όταν οι αρμόδιες αρχές κάνουν χρήση της δυνατότητας του πρώτου εδαφίου, ενεργούν χωρίς να κάνουν διακρίσεις, και αποκλείουν όλους τους υποψήφιους φορείς δημοσίων υπηρεσιών που πληρούν το ανωτέρω κριτήριο και ενημερώνουν τους υποψήφιους φορείς για την απόφασή τους κατά την έναρξη της διαδικασίας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Οι οικείες αρμόδιες αρχές ενημερώνουν την Επιτροπή για την πρόθεσή τους να εφαρμόσουν τη διάταξη αυτή τουλάχιστον δύο μήνες πριν από τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών.»

- 9 Δυνάμει του άρθρου 12, ο κανονισμός 1370/2007 τίθεται σε ισχύ στις 3 Δεκεμβρίου 2009.
- 10 Ο κανονισμός 1370/2007 τροποποιήθηκε με το άρθρο 1, σημείο 9, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΕ) 2016/2338 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016 (ΕΕ 2016, L 354, σ. 22), ο οποίος, μολονότι τέθηκε σε ισχύ στις 24 Δεκεμβρίου 2017, εντούτοις δεν έχει εφαρμογή στις διαφορές των κύριων δικών. Το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 1370/2007, όπως έχει τροποποιηθεί, ορίζει τα εξής:

«Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3:

- i) Το άρθρο 5 εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών οδικώς και με μη σιδηροδρομικά μέσα σταθερής τροχιάς, όπως μετρό ή τραμ, από την 3η Δεκεμβρίου 2019.

[...]

Έως τις 2 Δεκεμβρίου 2019 τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να συμμορφωθούν σταδιακά προς το άρθρο 5, ούτως ώστε να αποφεύγονται σοβαρά διαρθρωτικά προβλήματα, ιδίως σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα.

[...]»

Το ιταλικό δίκαιο

- 11 Το άρθρο 18, παράγραφος 1, του decreto legislativo n. 422 – Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59 (νομοθετικού διατάγματος 422, της 19ης Νοεμβρίου 1997, περί αναθέσεως στις περιφέρειες και στις τοπικές αρχές καθηκόντων και αρμοδιοτήτων σε θέματα τοπικών δημοσίων μεταφορών δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 4, του νόμου 59, της 15ης Μαρτίου 1997), της 19ης Νοεμβρίου 1997 (GURI αριθ. 287, της 10ης Δεκεμβρίου 1997, σ. 4), αποσκοπεί στον κατά το μέτρο του δυνατού αποκλεισμό της διενέργειας απευθείας αναθέσεων στον τομέα των υπηρεσιών περιφερειακών και τοπικών επιβατικών μεταφορών, με το σκεπτικό ότι τέτοιες αναθέσεις θίγουν γενικώς τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα της αγοράς και, προς τον σκοπό αυτό, επιβάλλει τη σύναψη συμβάσεων παροχής υπηρεσιών με μέγιστη διάρκεια εννέα ετών, καθώς και την τήρηση των κριτηρίων της εξοικονομήσεως πόρων και της αποτελεσματικότητας.
- 12 Το άρθρο 18, παράγραφος 2, του ως άνω νομοθετικού διατάγματος επιδιώκει την επίτευξη του ίδιου σκοπού, προβλέποντας περιορισμούς όσον αφορά τη συμμετοχή σε διαδικασίες διαγωνισμών φορέων οι οποίοι έχουν αναλάβει την παροχή προηγούμενων υπηρεσιών με απευθείας ανάθεση ή επιτρέποντας τη συμμετοχή τους μόνον εφόσον οι εν λόγω φορείς τηρούν τις αρχές που εξαγγέλλονται με το άρθρο 5 και με το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 1370/2007.

- 13 Κατά το άρθρο 18, παράγραφος 2, Α, στοιχείο α, του εν λόγω νομοθετικού διατάγματος, «[ο]ι εταιρίες καθώς και οι μητρικές εταιρίες τους, οι εταιρίες μέλη του ίδιου ομίλου και οι θυγατρικές οι οποίες, στην Ιταλία ή στην αλλοδαπή, είναι ανάδοχοι υπηρεσιών στο πλαίσιο συμβάσεων που έχουν συναφθεί κατά τρόπο μη συνάδοντα προς τις διατάξεις του άρθρου 5, σε συνδυασμό με το άρθρο 8, παράγραφος 3, του [κανονισμού 1370/2007] και των οποίων η διάρκεια εκτείνεται πέραν της 3ης Δεκεμβρίου 2019 δεν μπορούν να μετέχουν σε καμία, ακόμη και ήδη προκηρυχθείσα, διαδικασία αναθέσεως υπηρεσιών. Ο αποκλεισμός δεν ισχύει για τις επιχειρήσεις στις οποίες έχει ανατεθεί η υπηρεσία που αποτελεί αντικείμενο της διαδικασίας διαγωνισμού [...]».

Οι διαφορές των κύριων δικών και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 14 Στις 5 Οκτωβρίου 2013 η περιφέρεια Τοσκάνης δημοσίευσε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* προκήρυξη με αντικείμενο διαδικασία για την ανάθεση συμβάσεως παραχωρήσεως δημόσιων υπηρεσιών τοπικών επιβατικών μεταφορών εντός των εδαφικών της ορίων. Από την προκήρυξη αυτή προκύπτει ότι η διάρκεια της συμβάσεως παραχωρήσεως θα ανερχόταν σε 108 μήνες και ότι το αντικείμενό της θα συνίστατο στην επί ετησίας βάσεως κάλυψη 90 000 000 χιλιομέτρων τοπικών μεταφορών με λεωφορείο (με περιθώριο διακυμάνσεως περίπου 20 %).
- 15 Προσκλήσεις για την υποβολή προσφορών έλαβαν οι δύο μόνοι φορείς που εκδήλωσαν ενδιαφέρον συμμετοχής στη διαδικασία, ήτοι η Mobit και η Autolinee Toscane.
- 16 Η Mobit είναι ιταλική κοινοπραξία εταιριών στην οποία μετέχουν διάφορες επιχειρήσεις δραστηριοποιούμενες στον τομέα των μεταφορών.
- 17 Από την ενώπιον του Δικαστηρίου δικογραφία προκύπτει ότι η Autolinee Toscane, εταιρία εγκατεστημένη στην Ιταλία, είναι κατά 100 % θυγατρική της RATP Dev SA και της RATP Dev Italia Srl, εταιριών που ελέγχονται εξ ολοκλήρου από τη Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP). Η RATP είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου συσταθέν και εποπτευόμενο από το Γαλλικό Δημόσιο το οποίο της αναθέτει από το 1948, μέσω συμβάσεων, την εκμετάλλευση των δικτύων και των γραμμών μεταφοράς επιβατών στην περιφέρεια Île-de-France (Γαλλία). Η σύμβαση με αντικείμενο την παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών που έχει ανατεθεί στη RATP στη Γαλλία, η οποία βρισκόταν σε ισχύ κατά τον χρόνο των κρίσιμων στις υποθέσεις των κύριων δικών πραγματικών περιστατικών, λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2039.
- 18 Στις 24 Νοεμβρίου 2015 η περιφέρεια Τοσκάνης ανέθεσε προσωρινά την επίμαχη σύμβαση παραχωρήσεως δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών στην Autolinee Toscane. Η απόφαση περί οριστικής αναθέσεως στην εταιρία αυτή εκδόθηκε στις 2 Μαρτίου 2016.
- 19 Στις 15 Απριλίου 2016 η Mobit προσέφυγε κατά της αποφάσεως οριστικής αναθέσεως ενώπιον του Tribunale amministrativo della Toscana (περιφερειακού διοικητικού δικαστηρίου Τοσκάνης, Ιταλία). Στο πλαίσιο της προσφυγής της, η Mobit αμφισβήτησε τη νομιμότητα της διαδικασίας αναθέσεως, προβάλλοντας ως λόγους τον παράνομο χαρακτήρα της συμμετοχής της Autolinee Toscane στον διαγωνισμό και διάφορα ελαττώματα με τα οποία βαρυνόταν η προσφορά της εταιρίας αυτής, καθώς και, επικουρικός, τον παράνομο χαρακτήρα της όλης διαδικασίας.
- 20 Η Autolinee Toscane άσκησε αντίθετη προσφυγή με αίτημα τον απόρριψη της προσφοράς που είχε υποβάλει η Mobit. Η RATP παρενέβη στη δίκη υπέρ της Autolinee Toscane.
- 21 Με απόφαση της 28ης Οκτωβρίου 2016, το Tribunale amministrativo regionale della Toscana (περιφερειακό διοικητικό δικαστήριο Τοσκάνης) δέχθηκε τόσο την κύρια προσφυγή της Mobit όσο και την αντίθετη προσφυγή της Autolinee Toscane και ακύρωσε την απόφαση περί αναθέσεως με την αιτιολογία ότι οι προσφορές των δύο αυτών φορέων βαρύνονταν με παρατυπίες σε σχέση με τους όρους που είχαν προβλεφθεί στο πλαίσιο του διαγωνισμού.

- 22 Τόσο η Mobit όσο και η Autolinee Toscane άσκησαν έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Consiglio di Stato (Συμβουλίου της Επικρατείας, Ιταλία).
- 23 Στο πλαίσιο της εφέσεώς της, η Mobit ισχυρίστηκε, μεταξύ άλλων, ότι η απόφαση περί αναθέσεως ελήφθη κατά παράβαση του άρθρου 2, στοιχεία β' και ι', του άρθρου 5, παράγραφος 2, και του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 1370/2007.
- 24 Ειδικότερα, η Mobit υποστήριξε ότι η Autolinee Toscane έπρεπε να έχει αποκλειστεί από τη διαδικασία αναθέσεως, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 5, παράγραφος 2, στοιχεία β' και δ', του κανονισμού 1370/2007, δεδομένου ότι ελέγχεται από τη RATP, η οποία, από πλευράς της, ελέγχεται από το γαλλικό Δημόσιο και είναι ανάδοχος υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών στην περιφέρεια Île-de-France δυνάμει συμβάσεως που της έχει ανατεθεί απευθείας. Ως εκ τούτου, η Mobit διατείνεται ότι η RATP, λαμβανομένης υπόψη της συμβάσεως παροχής δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών που της έχει ανατεθεί στη Γαλλία, πρέπει να χαρακτηριστεί ως «εγχώριος φορέας» κατά την έννοια των διατάξεων αυτών. Υπό την ιδιότητα αυτή, η RATP, όπως και οι φορείς επί των οποίων ασκεί επιρροή, μεταξύ των οποίων η Autolinee Toscane, δεν έχει τη δυνατότητα να μετέχει σε διαγωνισμούς με αντικείμενο την παροχή δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών εκτός των εδαφικών ορίων της περιφέρειας Île-de-France.
- 25 Εκτιμώντας ότι η επίλυση των διαφορών των οποίων έχει επιληφθεί απαιτεί την ερμηνεία των διατάξεων του κανονισμού 1370/2007, το Consiglio di Stato (Συμβούλιο της Επικρατείας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Πρέπει το άρθρο 5, παράγραφος 2, του [κανονισμού 1370/2007] (ιδίως όσον αφορά την απαγόρευση –κατά τα στοιχεία β' και δ' [της διατάξεως αυτής]– που επιβάλλεται σε εγχώριο φορέα ως προς τη συμμετοχή του σε διαγωνισμούς extra moenia) να εφαρμόζεται επίσης στις απευθείας αναθέσεις που έχουν διενεργηθεί σε χρόνο προγενέστερο της ενάρξεως ισχύος του αυτού κανονισμού;
- 2) Μπορεί γενικώς να χαρακτηριστεί ως “εγχώριος φορέας” –κατά την έννοια του αυτού κανονισμού και ενδεχομένως σε αναλογία σκοπού με τη νομολογία που έχει διαμορφωθεί σχετικά με την έννοια της οιονεί αυτεπιστασίας (in house)– νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου στο οποίο έχει ανατεθεί απευθείας από την κρατική αρχή η παροχή της υπηρεσίας τοπικών συγκοινωνιών, στην περίπτωση που το πρώτο συνδέεται άμεσα με τη δεύτερη από απόψεως οργανώσεως και ελέγχου και το κεφάλαιό του κατέχει το ίδιο το Δημόσιο (εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, από κοινού με άλλους δημόσιους οργανισμούς);
- 3) Σε περίπτωση απευθείας αναθέσεως υπηρεσιών που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του [κανονισμού 1370/2007], το γεγονός ότι, μετά την ανάθεση, η προαναφερθείσα κρατική αρχή ίδρυσε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με οργανωτικές εξουσίες σε σχέση με τις εν λόγω υπηρεσίες (ενώ το Δημόσιο εξακολουθεί να έχει την αποκλειστική εξουσία διαθέσεως του δικαιώματος παραχωρήσεως) –νομικό πρόσωπο που δεν ασκεί “ανάλογο έλεγχο” επί του αναδόχου των υπηρεσιών– αποτελεί ή όχι περίπτωση ικανή να εξαιρέσει την εν λόγω ανάθεση από τη ρύθμιση του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού;
- 4) Το γεγονός ότι η αρχικώς ορισθείσα διάρκεια συμβάσεως που έχει συναφθεί με απευθείας ανάθεση λήγει μετά την παρέλευση της τριακονταετούς περιόδου η οποία εκπνέει στις 3 Δεκεμβρίου 2039 [και αρχίζει από την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος του κανονισμού 1370/2007] συνεπάγεται ότι η ανάθεση είναι αντίθετη προς τις αρχές που απορρέουν από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 5 και 8, παράγραφος 3, του αυτού κανονισμού, ή μήπως η παρατυπία αυτή διορθώνεται αυτομάτως, για κάθε νόμιμο σκοπό, μέσω της “ex lege” σιωπηρής συντημήσεως (άρθρο 8, παράγραφος 3) της διάρκειας αυτής στην ως άνω τριακονταετή περίοδο;»

Επί του αιτήματος επαναλήψεως της προφορικής διαδικασίας

- 26 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 11 Ιανουαρίου 2019, η Mobit ζήτησε να διαταχθεί η επανάληψη της προφορικής διαδικασίας, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 83 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου.
- 27 Προς στήριξη του αιτήματός της, η Mobit προβάλλει ότι η Επιτροπή είχε κινήσει διαδικασία κατά της Γαλλικής Δημοκρατίας λόγω ενδεχόμενης αντιθέσεως προς το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 1370/2007 γαλλικού νόμου που αφορά τη λήξη της ισχύος της συμβάσεως η οποία έχει συναφθεί με τη RATP και έχει ως αντικείμενο τις δημόσιες συγκοινωνίες στην περιφέρεια Île-de-France. Επιπλέον, από τρία έγγραφα που είχε απευθύνει η RATP στην Επιτροπή στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, η οποία στη συνέχεια τέθηκε στο αρχείο, προκύπτει ότι η Επιτροπή ήταν πεπεισμένη ότι η προθεσμία 30 ετών που προβλέπεται με το άρθρο 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 1370/2007 εκπνέει σε ημερομηνία προγενέστερη εκείνης περί της οποίας έκανε λόγο στις γραπτές παρατηρήσεις που υπέβαλε ενώπιον του Δικαστηρίου στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως. Η Mobit υποστηρίζει κατ' ουσίαν ότι η ερμηνεία αυτή του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 1370/2007 έχει σημαντικές επιπτώσεις στην παρούσα υπόθεση, με αποτέλεσμα το στοιχείο αυτό να πρέπει να εξεταστεί από το Δικαστήριο.
- 28 Δυνάμει του άρθρου 83 του Κανονισμού Διαδικασίας, το Δικαστήριο μπορεί οποτεδήποτε, αφού ακούσει τον γενικό εισαγγελέα, να διατάξει την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας, ιδίως αν κρίνει ότι δεν έχει διαφωτιστεί επαρκώς, ή όταν ένας διάδικος, μετά τη λήξη της διαδικασίας αυτής, επικαλείται νέο πραγματικό περιστατικό δυνάμενο να ασκήσει αποφασιστική επιρροή επί της αποφάσεως του Δικαστηρίου, ή ακόμα όταν, προς επίλυση της διαφοράς, το Δικαστήριο χρειάζεται να στηριχθεί σε επιχείρημα επί του οποίου δεν διεξήχθη συζήτηση μεταξύ των διαδίκων ή των κατά το άρθρο 23 του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενδιαφερομένων.
- 29 Εν προκειμένω δεν συντρέχει τέτοια περίπτωση. Συγκεκριμένα, αφενός, οι ενδιαφερόμενοι που μετείχαν στην παρούσα διαδικασία είχαν τη δυνατότητα να εκθέσουν, τόσο κατά την έγγραφη όσο και κατά την προφορική διαδικασία, τα στοιχεία που θεωρούν κρίσιμα για την απάντηση στα υποβληθέντα από το αιτούν δικαστήριο προδικαστικά ερωτήματα, ιδίως όσον αφορά την ερμηνεία του άρθρου 8, παράγραφος 3, του κανονισμού 1370/2007. Αφετέρου, το προβαλλόμενο στοιχείο κατά το οποίο η Επιτροπή, στο πλαίσιο άλλης διαδικασίας, προέκρινε μια ερμηνεία της συγκεκριμένης διατάξεως διαφορετική από εκείνη που προτείνει στην παρούσα υπόθεση δεν μπορεί να θεωρηθεί δυνάμενο να ασκήσει αποφασιστική επιρροή επί της αποφάσεως την οποία το Δικαστήριο καλείται να εκδώσει εν προκειμένω.
- 30 Το Δικαστήριο, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, κρίνει ότι έχει διαφωτιστεί επαρκώς προκειμένου να απαντήσει στα υποβληθέντα από το αιτούν δικαστήριο προδικαστικά ερωτήματα και ότι όλα τα επιχειρήματα των οποίων η προβολή είναι αναγκαία για την έκδοση αποφάσεως στην παρούσα υπόθεση αποτέλεσαν αντικείμενο συζητήσεως μεταξύ των μετεχόντων στη διαδικασία.
- 31 Συνεπώς, το αίτημα επαναλήψεως της προφορικής διαδικασίας πρέπει να απορριφθεί.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

- 32 Από τις αποφάσεις περί παραπομπής προκύπτει ότι η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών διαδικασία αφορά την ανάθεση συμβάσεως παραχωρήσεως δημόσιων υπηρεσιών τοπικών επιβατικών μεταφορών εντός των εδαφικών ορίων της περιφέρειας Τοσκάνης. Η διαδικασία αναθέσεως κινήθηκε από την περιφέρεια αυτή με προκήρυξη που δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 5 Οκτωβρίου 2013 και περατώθηκε με την από 2 Μαρτίου 2016 απόφαση περί οριστικής αναθέσεως στην Autolinee Toscane. Η διαδικασία αυτή εμπίπτει στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1370/2007.

- 33 Προς στήριξη του ενδίκου βοηθήματος και του ενδίκου μέσου που ασκήθηκαν κατά της ως άνω αποφάσεως περί αναθέσεως αντιστοίχως ενώπιον του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου και ενώπιον του κατ' έφεση δικάζοντος δικαστηρίου, η Mobit υποστήριξε ότι η διαδικασία αναθέσεως ήταν παράνομη υπό το πρίσμα του άρθρου 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 1370/2007, λόγω της συμμετοχής στη διαδικασία αυτή της Autolinee Toscane.
- 34 Από τα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο προκύπτει ότι τα ερωτήματα αυτά στηρίζονται στην προκείμενη ότι η RATP είναι ανάδοχος υπηρεσιών με απευθείας ανάθεση και ότι η Autolinee Toscane ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τη RATP, στοιχεία τα οποία, αν αποδειχθούν αληθή, θα μπορούσαν, κατά περίπτωση, να κλονίσουν τη νομιμότητα της επίμαχης αποφάσεως περί αναθέσεως, με βάση το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχεία β' και δ', του κανονισμού 1370/2007. Για τον λόγο αυτό, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν το άρθρο 5 του κανονισμού μπορεί να τύχει εφαρμογής επί διαδικασίας αναθέσεως όπως η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών.
- 35 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο της διαδικασίας συνεργασίας μεταξύ των εθνικών δικαστηρίων και του Δικαστηρίου την οποία καθιερώνει το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, το Δικαστήριο οφείλει να δώσει στο εθνικό δικαστήριο χρήσιμη απάντηση που να του παρέχει τη δυνατότητα επιλύσεως της διαφοράς που έχει υποβληθεί στην κρίση του. Υπό το πρίσμα αυτό, το Δικαστήριο έχει τη δυνατότητα να αναδιατυπώσει, εφόσον είναι αναγκαίο, τα προδικαστικά ερωτήματα που του έχουν υποβληθεί. Εξάλλου, το Δικαστήριο ενδέχεται να χρειαστεί να λάβει υπόψη του κανόνες του δικαίου της Ένωσης στους οποίους δεν αναφέρθηκε το εθνικό δικαστήριο με το ερώτημά του (απόφαση της 1ης Φεβρουαρίου 2017, Município de Palmela, C-144/16, EU:C:2017:76, σκέψη 20 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 36 Επισημαίνεται ότι, στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως, τίθεται ένα προκριματικό ζήτημα σε σχέση με τα προδικαστικά ερωτήματα που έχει υποβάλει το αιτούν δικαστήριο, και συγκεκριμένα το ζήτημα του κατά πόσον τυγχάνει εφαρμογής *ratione temporis* το άρθρο 5 του κανονισμού 1370/2007 προκειμένου να διαπιστωθεί αν μια αρμόδια τοπική αρχή, όπως η περιφέρεια Τοσκάνης, η οποία κίνησε, στις 5 Οκτωβρίου 2013, διαδικασία για την ανάθεση συμβάσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας που, λόγω του αντικειμένου της, εμπίπτει στο καθ' ύλην πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 1370/2007, και η οποία ολοκλήρωσε τη διαδικασία αυτή στις 2 Μαρτίου 2016 με την έκδοση αποφάσεως περί οριστικής αναθέσεως, είχε την υποχρέωση να συμμορφωθεί προς το εν λόγω άρθρο. Προκειμένου να δοθεί απάντηση σε αυτό το ζήτημα, θα πρέπει εξεταστεί αν το μεταβατικό καθεστώς που προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 1370/2007, τυγχάνει εφαρμογής.
- 37 Δυνάμει του άρθρου 12, ο κανονισμός 1370/2007 άρχισε να ισχύει στις 3 Δεκεμβρίου 2009, ήτοι σε ημερομηνία προγενέστερη τόσο της ενάρξεως της διαδικασίας για την ανάθεση της συμβάσεως παραχωρήσεως δημόσιων υπηρεσιών τοπικών επιβατικών μεταφορών όσο και της εκδόσεως της επίμαχης στις υποθέσεις των κύριων δικών αποφάσεως περί αναθέσεως.
- 38 Εντούτοις, το άρθρο 8 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Μεταβατική περίοδος», προβλέπει, στην παράγραφο 2, πρώτο εδάφιο, ότι η ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών οδικών επιβατικών μεταφορών, διενεργείται συμφώνως προς το άρθρο 5 από τις 3 Δεκεμβρίου 2019.
- 39 Από το σαφές γράμμα του άρθρου 8, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 1370/2007 προκύπτει ότι η διάταξη αυτή θεσπίζει, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 37 των προτάσεών του, μεταβατική περίοδο δέκα ετών με αφετηρία την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος του κανονισμού και έως τις 2 Δεκεμβρίου 2019, κατά τη διάρκεια της οποίας οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, όταν αναθέτουν σύμβαση παραχωρήσεως για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών οδικών επιβατικών μεταφορών, δεν έχουν ακόμη την υποχρέωση να συμμορφώνονται με το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού. Πράγματι, η φράση «ανάθεση συμβάσεων», που περιλαμβάνεται στο άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 1370/2007, καλύπτει την απόφαση περί συνάψεως, με ορισμένη εταιρία, συμβάσεως για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας σιδηροδρομικών ή οδικών επιβατικών

μεταφορών, ανεξαρτήτως του αν η ημερομηνία λήξεως της ισχύος της συμβάσεως αυτής μπορεί να είναι μεταγενέστερη της ημερομηνίας εκπνοής της μεταβατικής περιόδου, υπό την επιφύλαξη της τηρήσεως των κανόνων του άρθρου 4, παράγραφοι 3 και 4, του κανονισμού 1370/2007, οι οποίοι αφορούν τον περιορισμό της διάρκειας των συμβάσεων.

- 40 Επομένως, μια αρμόδια αρχή δύναται να λάβει απόφαση περί οριστικής αναθέσεως κατά τη διάρκεια της ως άνω μεταβατικής περιόδου, χωρίς να οφείλει να τηρήσει τους κανόνες του άρθρου 5 του κανονισμού 1370/2007.
- 41 Την ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνει η αιτιολογική σκέψη 31 του ως άνω κανονισμού, από την οποία προκύπτει άνευ αμφιβολίας ότι ο νομοθέτης της Ένωσης εκτίμησε ότι θα πρέπει να προβλεφθούν μεταβατικές ρυθμίσεις, διότι οι αρμόδιες αρχές και οι φορείς παροχής δημόσιων υπηρεσιών χρειάζονται χρόνο για να προσαρμοστούν στις διατάξεις του κανονισμού 1370/2007 μετά την έναρξη της ισχύος του.
- 42 Το ίδιο συμπέρασμα προκύπτει και από τις προπαρασκευαστικές εργασίες του κανονισμού 1370/2007. Ειδικότερα, στην αναθεωρημένη πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, της 20ής Ιουλίου 2005 [COM(2005) 319 τελικό], η Επιτροπή είχε προτείνει να προβλεφθεί ότι η αρμόδια αρχή αναθέτει το ήμισυ, σε αξία, των συμβάσεων υπηρεσιών μεταφορών σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό εντός προθεσμίας τεσσάρων ή πέντε ετών από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του. Από το γράμμα του άρθρου 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 1370/2007, όπως τελικώς θεσπίστηκε από τον νομοθέτη της Ένωσης, προκύπτει ότι, αποφασίζοντας να απαλείψει, στην τελική διατύπωση της διατάξεως αυτής, το προαναφερθέν ποσοτικό στοιχείο, ο νομοθέτης της Ένωσης προτίμησε να παράσχει ορισμένο περιθώριο ευελιξίας στα κράτη μέλη όσον αφορά τη θέση σε εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου.
- 43 Η ερμηνεία που εκτίθεται στη σκέψη 40 της παρούσας αποφάσεως ενισχύεται επίσης από το γεγονός, το οποίο υπέμνησε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 49 των προτάσεών του, ότι η Επιτροπή, στις 30 Ιανουαρίου 2013, υπέβαλε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για την τροποποίηση του κανονισμού 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών [COM(2013) 28 τελικό], με σκοπό τον περιορισμό της εκτάσεως εφαρμογής του άρθρου 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 1370/2007, προβλέποντας ότι η δεκαετής μεταβατική περίοδος που εκπνέει στις 2 Δεκεμβρίου 2019 θα ίσχυε στο εξής μόνο για το άρθρο 5, παράγραφος 3, του κανονισμού, το οποίο προβλέπει την υποχρέωση των αρμόδιων αρχών να οργανώνουν διαδικασία αναθέσεως μέσω διαγωνισμού, και ότι όλες οι λοιπές διατάξεις του άρθρου 5 θα εφαρμόζονταν αμέσως.
- 44 Εντούτοις, κατά την τροποποίηση του κανονισμού 1370/2007 με τον κανονισμό 2016/2338, ο νομοθέτης της Ένωσης δεν υιοθέτησε την ως άνω πρόταση. Πράγματι, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 1370/2007, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2016/2338, διάταξη η οποία παρατίθεται στη σκέψη 10 της παρούσας αποφάσεως, «[τ]ο άρθρο 5 εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών οδικώς και με μη σιδηροδρομικά μέσα σταθερής τροχιάς, όπως μετρό ή τραμ, από την 3η Δεκεμβρίου 2019».
- 45 Επομένως, από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτει ότι η έκταση εφαρμογής και η ημερομηνία εκπνοής του μεταβατικού καθεστώτος που προβλέπει το άρθρο 8, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, πρώτη περίοδος, του κανονισμού 1370/2007 παρέμειναν αμετάβλητες. Ως εκ τούτου, το μεταβατικό καθεστώς αυτό αφορά όντως το σύνολο των διατάξεων του άρθρου 5 του εν λόγω κανονισμού.

- 46 Πρέπει να προστεθεί ότι, βεβαίως, ένα κράτος μέλος δύναται να θέσει νωρίτερα σε εφαρμογή το άρθρο 5 του κανονισμού 1370/2007, στο πλαίσιο των μνημονευόμενων στο άρθρο 8, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, δεύτερη περίοδος, του κανονισμού αυτού μέτρων τα οποία λαμβάνει προκειμένου να συμμορφωθεί σταδιακά προς το εν λόγω άρθρο 5.
- 47 Τέτοια περίπτωση, όμως, προφανώς δεν συνέτρεχε, στις υποθέσεις των κύριων δικών, κατά την ημερομηνία ενάρξεως της διαδικασίας αναθέσεως, όπως επιβεβαίωσαν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση η περιφέρεια Τοσκάνης και η Ιταλική Κυβέρνηση.
- 48 Επιπλέον, το μεταβατικό καθεστώς του άρθρου 8, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 1370/2007 δεν παρέχει στις αρμόδιες αρχές την ευχέρεια να καθορίζουν, χωρίς περιορισμό, τη διάρκεια των συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών οδικών επιβατικών μεταφορών.
- 49 Συγκεκριμένα, το άρθρο 8, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 1370/2007 μεταθέτει σε μεταγενέστερο χρονικό σημείο αποκλειστικώς και μόνον την υποχρέωση εφαρμογής του άρθρου 5 του κανονισμού επί των αναθέσεων συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών σιδηροδρομικών ή οδικών μεταφορών.
- 50 Κατά συνέπεια, το ως άνω άρθρο 8, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, δεν θίγει την υποχρέωση εφαρμογής του άρθρου 4 του κανονισμού 1370/2007 επί των αναθέσεων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες υπάγονται στο μεταβατικό αυτό καθεστώς.
- 51 Εκ των ανωτέρω έπεται ότι, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 3, του ως άνω κανονισμού, η διάρκεια της ισχύος συμβάσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβατικών μεταφορών με λεωφορείο, όπως είναι η επίμαχη στις υποθέσεις των κύριων δικών σύμβαση, δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα δέκα έτη, με την επιφύλαξη των περιπτώσεων που μνημονεύονται στο άρθρο 4, παράγραφος 4, του κανονισμού, ως προς τις οποίες επιτρέπεται παράταση της διάρκειας ισχύος υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.
- 52 Εν προκειμένω, προκύπτει ότι η σύμβαση παραχωρήσεως για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών τοπικών επιβατικών μεταφορών συνήφθη μεταξύ της περιφέρειας Τοσκάνης και της Autolinee Toscane για διάρκεια 108 μηνών, ήτοι εννέα ετών, και ότι, ως εκ τούτου, συνάδει με τον περιορισμό της διάρκειας ισχύος των συμβάσεων τον οποίο προβλέπει ο κανονισμός 1370/2007.
- 53 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, στα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 5 και το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού 1370/2007 έχουν την έννοια ότι το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού δεν τυγχάνει εφαρμογής επί διαδικασίας αναθέσεως που διεξήχθη πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2019 και ότι, επομένως, μια αρμόδια αρχή η οποία αναθέτει, με απόφαση περί αναθέσεως περατώνουσα διαγωνιστική διαδικασία, πριν από την ημερομηνία αυτή, σύμβαση παραχωρήσεως για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας οδικών τοπικών μεταφορών επιβατών δεν υποχρεούται να συμμορφωθεί με το εν λόγω άρθρο 5.

Επί των δικαστικών εξόδων

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

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

Το άρθρο 5 και το άρθρο 8, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, έχουν την έννοια ότι το άρθρο 5 του κανονισμού αυτού δεν τυγχάνει εφαρμογής επί διαδικασίας αναθέσεως που διεξήχθη πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2019 και ότι, επομένως, μια αρμόδια αρχή η οποία αναθέτει, με απόφαση περί αναθέσεως περατώνουσα διαγωνιστική διαδικασία, πριν από την ημερομηνία αυτή, σύμβαση παραχωρήσεως για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας οδικών τοπικών μεταφορών επιβατών δεν υποχρεούται να συμμορφωθεί με το εν λόγω άρθρο 5.

(υπογραφές)