



# Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kymmenes jaosto)

13 päivänä lokakuuta 2022\*

Ennakkoratkaisupyyntö – Liikenne – Asetus (ETY) N:o 3577/92 – 1 ja 4 artikla – Asetus (EY) N:o 1370/2007 – 1 artikla – Julkista palvelua koskevan konsessiosopimuksen sopimuspuolen suora valinta – Meritse tapahtuvaa nopeaa henkilöliikennettä koskevat julkiset palvelut – Rinnastaminen meritse tarjottaviin rautatieliikennepalveluihin

Asiassa C-437/21,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Consiglio di Stato (ylin hallintotuomioistuin, Italia) on esittänyt 21.4.2021 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 16.7.2021, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**Liberty Lines SpA**

vastaa

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,**

jossa asian käsittelyyn osallistuvat

**Rete Ferroviaria Italiana SpA** ja

**Blufferries Srl,**

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kymmenes jaosto),

toimien kokoonpanossa: tuomarit M. Ilešič, joka hoitaa jaoston puheenjohtajan tehtäviä, I. Jarukaitis ja Z. Csehi (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: L. Medina,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Liberty Lines SpA, edustajinaan A. Abbamonte, F. Di Gianni, C. Morace, G. Pregno ja A. Scalini, avvocati,

\* Oikeudenkäyntikieli: italia.

- Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajinaan A. Berti Suman, procuratore dello Stato, ja F. Sclafani, avvocato dello Stato,
  - Euroopan komissio, asiamiehinään G. Gattinara, P. Ondrůšek, G. von Rintelen ja G. Wils,
- päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,
- on antanut seuraavan

### **tuomion**

- 1 Ennakkoratkaisupyyntöissä on kyse julkisia palveluhankintoja, joiden kohteena ovat meritse tapahtuvaa nopeaa henkilöliikennettä koskevat julkiset palvelut, koskevien sopimusten tekemiseen liittyvän unionin oikeuden tulkinnasta.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Liberty Lines SpA ja Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (infrastruktuuri- ja liikenneministeriö, Italia; jäljempänä MIT) ja joka koskee Blufferies Srl:n valitsemista sopimuspuoleksi meritse tapahtuvaa nopeaa henkilöliikennettä Messinan (Italia) sataman ja Reggio Calabrian (Italia) sataman välillä Messinan salmessa koskevan palvelun osalta ilman nimenomaisen tarjouskilpailun järjestämistä.

### **Asiaa koskevat oikeussäännöt**

#### ***Unionin oikeus***

*Asetus (ETY) N:o 3577/92*

- 3 Palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7.12.1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 (EYVL 1992, L 364, s. 7) 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tammikuun 1 päivästä 1993 lähtien meriliikenteen palvelujen tarjoamisen vapautta jäsenvaltiossa (meriliikenteen kabotaasi) sovelletaan yhteisön laivanvarustajiin, jotka harjoittavat liikennettä jäsenvaltiossa rekisteröidyillä ja jäsenvaltion lipun alla purjehtivilla aluksilla, jos nämä täyttävät kaikki kyseisessä jäsenvaltiossa kabotaasiliikenteelle asetetut edellytykset – –”

- 4 Kyseisen asetuksen 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) ’meriliikenteen palveluilla jäsenvaltiossa (meriliikenteen kabotaasi)’ palveluja, joita tavallisesti tarjotaan korvausta vastaan ja jotka käsittävät:

– –

- c) saarikabotaasin: matkustaja- tai tavaraliikenne meritse:

- yhden ja saman jäsenvaltion mantereella ja yhdellä tai useammalla saarella sijaitsevien satamien välillä,

– –”

- 5 Mainitun asetuksen 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltio voi tehdä sopimuksia julkisesta palvelusta niiden laivanvarustamojen kanssa, jotka harjoittavat säännöllistä liikennettä [saarille, saarilta] ja saarien välillä, tai asettaa näille julkisen palvelun velvoitteita kabotaasipalvelujen tarjoamisen edellytykseksi.

Kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, tämä on tehtävä syrjimättä ketään yhteisön laivanvarustajaa.

2. Asettaessaan julkisen palvelun velvoitteita jäsenvaltioiden on pitäydyttävä vaatimuksissa, jotka koskevat määräsataamia, säännöllisyyttä, jatkuvuutta, toistuvuutta, palvelun tarjoamisen kapasiteettia, veloitettavia hintoja ja aluksen miehistöä.

Kaikille yhteisön laivanvarustajille on tarvittaessa maksettava korvausta julkisen palvelun velvoitteista.

– –”

*Asetus (EY) N:o 1370/2007*

- 6 Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta 23.10.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 (EUVL 2007, L 315, s. 1) 1 artiklan, jonka otsikko on ”Tarkoitus ja soveltamisala”, 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tätä asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen lukuun ottamatta liikennettä, jota harjoitetaan lähinnä sen historiallisen merkityksen tai matkailuarvon vuoksi. Jäsenvaltiot voivat soveltaa tätä asetusta sisävesien ja, rajoittamatta – – asetuksen (ETY) N:o 3577/92 soveltamista, kansallisten merialueiden julkiseen henkilöliikenteeseen.”

- 7 Kyseisen asetuksen 2 artiklan h alakohdassa määritellään, että asetuksessa tarkoitetaan ”ilman tarjouskilpailua tekemisellä” [eli suorahankinnalla tai sopimuspuolen suoralla valinnalla] ”sopimuksen tekemistä tietyn liikenteenharjoittajan kanssa [oikeammin: tietyn julkisen liikenteen harjoittajan valintaa sopimuspuoleksi] ilman edeltävää tarjouskilpailumenettelyä”.

- 8 Kyseisen asetuksen 5 artiklan 6 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos tätä ei ole kielletty kansallisessa lainsäädännössä, toimivaltaiset viranomaiset voivat päättää tehdä julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen ilman tarjouskilpailua, jos se koskee rautatieliikennettä, muttei muita raideliikennemuotoja kuten metro- tai raitiotieliikennettä. – –”

### ***Italian oikeus***

- 9 Kansallisen rautatieinfrastruktuurin hallinnoimiseksi Ferrovie dello Stato – Società Trasporti e Servizi per Azionille annettavasta käyttöoikeudesta 31.10.2000 annetun liikenne- ja merenkulkuministeriön asetuksen nro 138 T – (Decreto del Ministero dei Trasporti e della

Navigazione, del 31 ottobre 2000, n. 138 T, recante rilascio a Ferrovie dello Stato – Società Trasporti e Servizi per Azioni la concessione ai fini della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasiassa (jäljempänä asetus nro 138 T/2000), 2 §:n 1 momentin e kohdassa säädetään, että konsession kohteena on meritse toteutettava rautatieyhteys Italian niemimaan ja yhtäältä Sisilian ja toisaalta Sardinian välillä.

- 10 Kiireellisistä rahoitustoimenpiteistä, aloitteista alue- tai paikallistasojen yhteisöjen auttamiseksi, maanjärjestyksistä kärsineiden alueiden tukemiseksi toteuttavista lisätoimista ja kehitystoimenpiteistä 24.4.2017 annetun asetuksen nro 50 (Decreto-legge n. 50 – Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo; GURI nro 95, 24.4.2017, Supplemento ordinario nro 20), josta on muutettuna tullut 21.6.2017 annettu laki nro 96 (GURI nro 144, 23.6.2017), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasiassa (jäljempänä asetus nro 50/2017) 47 §:n, jonka otsikko on ”Toimet rautatieliikenteen hyväksi” 11 bis momentissa säädetään seuraavaa:

”Sisilian ja Italian niemimaan välisten henkilöliikenteen rautatieyhteyksien joustavuuden lisäämiseksi [asetuksen nro 138 T/2000] 2 §:n 1 momentin e kohdassa tarkoitettu palvelu, joka koskee rautatieyhteyttä meritse, voidaan toteuttaa myös nopeilla aluksilla, joiden toimintamalli vastaa Sisiliaan suuntautuvaa ja sieltä tulevaa rautatieliikennepalvelua, erityisesti meno- ja paluusuuksilla Messina – Villa San Giovanni ja Messina – Reggio Calabria, ja toimintamalli pannaan täytäntöön niiden voimassa olevassa lainsäädännössä säädettyjen varojen puitteissa, jotka on tarkoitettu valtion ja Rete Ferroviaria Italiana SpA -yhtiön välisen ohjelmansopimuksen palveluja koskevaan osaan, sanotun kuitenkin rajoittamatta siinä säädettyjä palveluja.”

- 11 18.4.2016 annetun asetuksen nro 50, joka sisältää julkisia hankintoja koskevan koodeksin, (decreto legislativo n. 50 – Codice dei contratti pubblici; GURI nro 91, 19.4.2016, Supplemento ordinario nro 10), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasiassa, 17 §:n 1 momentin i kohdassa mainitaan julkiset henkilöliikennepalvelut rautateillä tai metrossa palveluina, joihin nimenomaisesti ei sovelleta hankintasopimuksia ja konsessiosopimuksia.

### **Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset**

- 12 MIT aloitti Euroopan unionin virallisessa lehdessä 31.1.2015 julkaistulla ilmoituksella avoimen menettelyn sellaisen hankintasopimuksen tekemiseksi, jonka kohteena oli meritse suoritettavan nopean henkilöliikennepalvelun tarjoaminen Messinan salmessa Messinan sataman ja Reggio Calabrian sataman välillä kolmen vuoden ajan. Tämän hankintasopimuksen arvioitu arvo oli 21 025 000 euroa. Hankintasopimuksen sopimuspuoleksi valittiin taloudellisesti edullisimman tarjouksen perusteella Ustica Lines SpA, josta on sittemmin tullut Liberty Lines.
- 13 Hankintasopimus tehtiin 24.6.2015, ja kyseessä olevan palvelun tarjoaminen alkoi 1.10.2015. Kyseisessä sopimuksessa määrättiin myös MIT:n mahdollisuudesta jatkaa sen soveltamista 12 kuukaudella, jos tarvittavat taloudelliset resurssit olisivat käytettävissä ja asianomainen hankintaviranomainen olisi edelleen kiinnostunut jatkamaan kyseisen palvelun suorittamista.
- 14 Liberty Lines ilmoitti 14.9.2018 MIT:lle, että kyseinen sopimus päättyy pian, ja täsmensi, että jos sen soveltamista ei pidennetä, se ei enää takaisi kyseisen palvelun suorittamista 1.10.2018 alkaen. MIT ei vastannut tähän ilmoitukseen.

- 15 Viimeksi mainitusta päivästä lähtien MIT päätti kuitenkin antaa kyseisen palvelun suorittamisen Blufferriesille, jonka omistaa kokonaan Rete Ferroviaria Italiana (jäljempänä RFI), joka oli jo tämän palvelun konsessionhaltija myös Messinan salmessa ajettavalla linjalla Messina – Villa San Giovanni, ilman että minkäänlaista tarjouskilpailumenettelyä olisi noudatettu. Liberty Lines riitautti kyseisen sopimuspuolen valinnan Tribunale amministrativo regionale per il Lazio (Lazio alueellinen hallintotuomioistuin, Italia).
- 16 Kyseisessä tuomioistuimessa käydyn menettelyn aikana yhtäältä ilmeni, että sopimuksen tekemisestä oli päättänyt MIT, jonka kyseessä olevan ministerin allekirjoittamassa 26.9.2018 päivätyssä muistiossa todettiin, että Liberty Linesin kanssa 1.10.2018 tehdyn sopimuksen päättyessä oli tarpeen varmistaa kyseisen meriliikennepalvelun jatkuvuus, ja että tätä tarkoitusta varten ”Sisilian ja Italian niemimaan välisten rautatieyhteyksien joustavuus” voitiin varmistaa ”sisällyttämällä” kyseessä oleva yhteys Italian valtion ja RFI:n väliseen ohjelasopimukseen. Toisaalta RFI vastasi MIT:lle 8.10.2018 ja pyysi sitä keskustelemaan ”palvelusopimuksen sopimuspuolen valintaa koskevista olennaisista seikoista – sopimuksen jatkamiseksi” sekä tarpeesta ”mukauttaa” tätä ohjelasopimusta.
- 17 Mainittu tuomioistuin hylkäsi Liberty Linesin kanteen ja katsoi lähinnä, että vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta 26.2.2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU (EUVL 2014, L 94, s. 243) ja asetuksen N:o 1370/2007 mukaan pääasiassa kyseessä olevan sopimuksen kaltaisten meritse tapahtuvaan rautatieliikenteeseen liittyviä julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten sopimuspuolen suora valinta oli mahdollista. Kyseinen palvelu on sen mukaan nimittäin luokiteltava rautatieliikennepalveluksi, jota koskevan sopimuksen sopimuspuolen valitsemiseksi ei ollut velvollisuutta järjestää minkäänlaista tarjouskilpailua. Mahdollisuus luokitella kyseinen meriliikennepalvelu rautatieliikennepalveluksi perustuu nimenomaan asetuksen nro 50/2017 47 §:n 11 bis momenttiin.
- 18 Liberty Lines valitti tästä tuomiosta Consiglio di Statoon (ylin hallintotuomioistuin, Italia) ja vetosi erityisesti siihen, ettei kiireellisyyttä, minkä vuoksi sopimuspuolen suora valinta olisi perusteltua, ollut, koska MIT oli nimenomaan luonut pääasiassa kyseessä olevan tilanteen jättämällä jatkamatta kyseessä olevaa sopimusta tai järjestämättä tarjouskilpailua sekä siihen, ettei kyseessä olevaa meriliikennepalvelua voitu rinnastaa rautatieliikennepalveluihin, koska Blufferries käytti kantosiipialuksia eli aluksia, joilla ei ollut rautatievaunujen kuljettamiseen tarvittavia laitteita.
- 19 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii, onko asetuksen nro 50/2017 47 §:n 11 bis momentin kaltainen säännös unionin oikeuden mukainen. Sen mukaan tässä säännöksessä suljetaan pääasiassa kyseessä olevan meritse suoritettavan nopean henkilöliikennepalvelun sopimuspuolen valinta pois julkisia hankintoja koskevien sääntöjen soveltamisalasta perusteettomasti ja ilman asianmukaisia perusteluja, erityisesti kun kyse on ”markkinahäiriön” olemassaolon selvittämisestä, asetuksen N:o 3577/92 vastaisesti. Lisäksi mainitulla säännöksellä ilmeisesti annetaan RFI:lle kansallista rautatieinfrastruktuuria hallinnoivana yhtiönä erityis- tai yksinoikeus harjoittaa kyseistä liikennepalvelua. Tästä voisi edelleen RFI:n hyväksi seurata toimenpide, joka on valtiontukea ja vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua.

20 Näissä olosuhteissa Consiglio di Stato päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko unionin oikeuden ja erityisesti palvelujen vapaan liikkuvuuden periaatteen sekä julkisten palveluhankintojen mahdollisimman suurta avaamista kilpailulle koskevan periaatteen kanssa ristiriidassa [asetuksen nro 50/2017] 47 §:n 11 bis momentin kaltainen säännös, jossa

- Messinan sataman ja Reggio Calabrian sataman välinen nopea henkilöliikenne meritse rinnastetaan – tai ainakin sallitaan sen rinnastaminen lailla – niemimaan ja Sisilian väliseen meritse tapahtuvaan rautatieliikenteeseen, jota tarkoitetaan [asetuksen nro 138 T/2000] 2 §:n e kohdassa
- luodaan [RFI:n] eduksi varaus meritse toteutettavaa rautatieyhteyttä koskevaan palveluun, jossa käytetään Sisilian ja niemimaan välillä myös nopeita aluksia, tai joka vaikuttaa olevan omiaan luomaan tällaisen varauksen?”

### **Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu**

- 21 Aluksi on yhtäältä todettava, että ennakkoratkaisukysymyksen toinen osa koskee pääasiassa kyseessä olevan sopimuspuolen suoran valinnan vaikutuksia kilpailuun siltä osin kuin sillä ”luodaan varaus” RFI:lle Sisilian ja Italian niemimaan välistä meriyhteyttä koskevaan palveluun tai se ”vaikuttaa olevan omiaan luomaan tällaisen varauksen”. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin nimittäin täsmentää ennakkoratkaisupyynnössä, että pääasiassa kyseessä oleva kansallinen säännös voi muodostaa kyseisen yhtiön hyväksi ”valtioneuvoston päätöksen, joka väärin tai on omiaan väärin kilpailua”.
- 22 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei kuitenkaan esitä mitään tietoja sopimuksesta, joka on tehty pääasiassa kyseessä olevan palvelun suorahankinnan yhteydessä, erityisesti sen korvauksen osalta, jonka Italian viranomaiset mahdollisesti myöntäisivät kyseisen sopimuksen täytäntöönpanon yhteydessä, vaikka tällaiset seikat ovat kuitenkin tarpeen, jotta unionin tuomioistuin voi antaa hyödyllisen vastauksen tähän toiseen osaan.
- 23 Näin ollen ennakkoratkaisukysymyksen toinen osa on jätettävä tutkimatta.
- 24 Toisaalta esitetyn kysymyksen ensimmäisestä osasta on todettava, että siitä huolimatta, ettei ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin yksilöi ennakkoratkaisukysymyksessä niitä unionin oikeuden säännöksiä, joiden se katsoo voivan olla esteenä tässä kysymyksessä mainitulle kansalliselle säännökselle, ennakkoratkaisupyynnön perusteluista ilmenee, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että pääasiassa kyseessä olevat meritse suoritettavat nopeat henkilöliikennepalvelut kuuluvat asetuksen N:o 3577/92 soveltamisalaan, ja että se pohtii, onko kyseinen kansallinen säännös unionin oikeuden vastainen siltä osin kuin siinä säädetään, että julkisten hankintasopimusten tekemistä koskevia sääntöjä ei sovelleta tähän palveluiden luokkaan.
- 25 Italian hallituksen mukaan pääasiassa kyseessä olevan kaltaiset meriliikennepalvelut kuuluvat kuitenkin myös asetuksen N:o 1370/2007 soveltamisalaan, joten kyseisen asetuksen 5 artiklan 6 kohdan mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset suoraan tämän tyyppisen liikenteen osalta.

- 26 Tältä osin on muistutettava, että asetuksen N:o 1370/2007 1 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen mukaan asetusta sovelletaan rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisen henkilöliikenteen kansalliseen ja kansainväliseen harjoittamiseen. Lisäksi kyseisen asetuksen 1 artiklan 2 kohdan toisen virkkeen mukaan jäsenvaltiot voivat säätää, että sitä sovelletaan myös ”kansallisten merialueiden” henkilöliikenteeseen.
- 27 Näin ollen on lähtökohtaisesti mahdollista säätää, että asetusta N:o 1370/2007 sovelletaan nopeilla aluksilla suoritettavaan meriliikenteeseen pääasiassa kyseessä olevan kaltaisissa olosuhteissa, joissa asetuksen nro 50/2017 47 §:n 11 bis momentissa nopeilla aluksilla suoritettava meriliikenne rinnastetaan tietyn edellytyksin rautatieliikenteeseen.
- 28 Asetuksen N:o 1370/2007 1 artiklan 2 kohdan toisen virkkeen sanamuodosta ilmenee kuitenkin myös, että tätä asetusta sovelletaan kansallisten merialueiden julkiseen henkilöliikenteeseen ”rajoittamatta” asetuksen N:o 3577/92 soveltamista, siten, että ristiriitatilanteessa viimeksi mainitun asetuksen säännökset ovat ensisijaisia.
- 29 Näin ollen on katsottava, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii kysymyksellään selvittämään, onko asetusta N:o 3577/92 ja erityisesti sen 1 artiklan 1 kohtaa ja 4 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansalliselle säännökselle, jonka tarkoituksena on rinnastaa meriliikennepalvelut rautatieliikenteen palveluihin, kun tämän rinnastuksen seurauksena kyseiseen palveluun ei sovelleta julkisia hankintoja koskevaa lainsäädäntöä, jota siihen muutoin sovellettaisiin.
- 30 Tältä osin on huomautettava, että asetuksen N:o 3577/92 1 artiklassa vahvistetaan selvästi periaate merikabotaasia koskevien palvelujen tarjoamisen vapaudesta Euroopan unionissa (tuomio 20.2.2001, Analir ym., C-205/99, EU:C:2001:107, 20 kohta ja tuomio 9.3.2006, komissio v. Espanja C-323/03, EU:C:2006:159, 43 kohta).
- 31 Kyseisen asetuksen 4 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan jäsenvaltio voi tehdä sopimuksia julkisesta palvelusta niiden laivanvarustamojen kanssa, jotka harjoittavat säännöllistä liikennettä saarille ja saarilta, tai asettaa näille julkisen palvelun velvoitteita kabotaasipalvelujen tarjoamisen edellytykseksi. Tämän säännöksen toisessa alakohdassa edellytetään, että kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, tämä on tehtävä syrjimättä ketään unionin laivanvarustajaa.
- 32 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyyntöstä ilmenee, että vaikka matkustajille tarjottavaa nopeaa meriliikennepalvelua Messinan salmessa Messinan sataman ja Reggio Calabrian sataman välillä ajanjaksolla 1.10.2015–30.9.2018 koskevan sopimuksen sopimuspuoli valittiin avoimessa menettelyssä taloudellisesti edullisimman tarjouksen kriteerin perusteella, kyseisen palvelun tarjoamista 1.10.2018 alkaen koskevaa sopimusta ei ole kilpailutettu.
- 33 Tältä osin on korostettava, että julkisia hankintoja koskevat säännöt eivät ole identtisiä sen mukaan, onko kyse yhtäältä sisävesiliikenteen julkisen henkilöliikenteen palveluista vai toisaalta rautateiden julkisen henkilöliikenteen palveluista.
- 34 Asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 6 kohdassa sallitaan nimittäin ainoastaan sopimusten, jotka koskevat rautateiden julkisia palveluhankintoja, mutta eivät muita raideliikennemuotoja, kuten metroa tai raitiotietä, sopimuspuolen valinta tietyn edellytyksin suoraan eli, kuten kyseisen asetuksen 2 artiklan h alakohdassa täsmennetään, ilman edeltävää tarjouskilpailumenettelyä.

- 35 Kuten tämän tuomion 31 kohdassa muistutetaan, asetuksen N:o 3577/92 4 artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa lisäksi säädetään, että kun jäsenvaltio tekee sopimuksia julkisesta palvelusta tai asettaa julkisen palvelun velvoitteita, tämä on tehtävä syrjimättä ketään unionin laivanvarustajaa, ja toisin kuin asetuksessa N:o 1370/2007, siinä ei säädetä mahdollisuudesta valita sopimuspuolta suoraan.
- 36 Koska jäsenvaltiot voivat soveltaa asetusta N:o 1370/2007 sisävesien julkiseen henkilöliikenteeseen ainoastaan sanotun rajoittamatta asetuksen N:o 3577/92 soveltamista, sisävesien julkista henkilöliikennettä koskevia sopimuksia ei voida tehdä ilman edeltävää tarjouskilpailumenettelyä viimeksi mainitussa asetuksessa säädetyn mukaisesti.
- 37 Tästä seuraa, ettei voida hyväksyä sitä, että kansallisella toimenpiteellä luokitellaan tietyt palvelut uudelleen siten, ettei oteta huomioon palvelujen todellista luonnetta ja että se johtaa siihen, että niihin ei sovelleta niihin sovellettavia sääntöjä.
- 38 Tällaisella päätelmällä on erityinen merkitys silloin, kun tällaisesta uudelleenluokittelusta seuraa, että kyseiset palvelut voidaan hankkia suorahankintana ilman tarjouskilpailua, mitä muutoin vaadittaisiin.
- 39 Kaiken edellä esitetyn perusteella esitettyyn kysymykseen on vastattava, että asetusta N:o 3577/92 ja erityisesti sen 1 artiklan 1 kohtaa ja 4 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että ne ovat esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka tarkoituksena on rinnastaa meriliikennepalvelut rautatieliikenteen palveluihin, kun tämän rinnastuksen seurauksena kyseiseen palveluun ei sovelleta julkisia hankintoja koskevaa lainsäädäntöä, jota siihen muutoin sovellettaisiin.

### **Oikeudenkäyntikulut**

- 40 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kymmenes jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

**Palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) 7.12.1992 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 3577/92 ja erityisesti sen 1 artiklan 1 kohtaa ja 4 artiklan 1 kohtaa**

**on tulkittava siten, että**

**ne ovat esteenä kansalliselle lainsäädännölle, jonka tarkoituksena on rinnastaa meriliikennepalvelut rautatieliikenteen palveluihin, kun tämän rinnastuksen seurauksena kyseiseen palveluun ei sovelleta julkisia hankintoja koskevaa lainsäädäntöä, jota siihen muutoin sovellettaisiin.**

Allekirjoitukset