



## Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (negyedik tanács)

2019. március 21.\*

„Előzetes döntéshozatal – 1370/2007/EK rendelet – Vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatások – 5. cikk – Közszolgáltatási szerződések odaítélése – Az 5. cikk (2) bekezdése – Közvetlen odaítélés – A »belső szolgáltató« fogalma – Hasonló irányítást gyakorló hatóság – A 8. cikk (2) bekezdése – Átmeneti szabályozás – A közvetlen odaítélés határideje”

A C-350/17. és C-351/17. sz. egyesített ügyekben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelmek tárgyában, amelyeket a Consiglio di Stato (államtanács, Olaszország) a Bírósághoz 2017. június 12-én érkezett, 2017. április 6-i határozataival terjesztett elő

a **Mobit Soc. cons. arl**

és

a **Regione Toscana**

között,

az **Autolinee Toscane SpA**,

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

részvételével folyamatban lévő eljárásban,

valamint

az **Autolinee Toscane SpA**

és

a **Mobit Soc. cons. arl**

között,

a **Regione Toscana**,

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

részvételével folyamatban lévő eljárásban,

\* Az eljárás nyelve: olasz.

A BÍRÓSÁG (negyedik tanács),

tagjai: T. von Danwitz, a hetedik tanács elnöke, a negyedik tanács elnökeként eljárva, K. Jürimäe, C. Lycourgos, Juhász E. (előadó) és C. Vajda bírák,

főtanácsnok: H. Saugmandsgaard Øe,

hivatalvezető: R. Schiano tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2018. június 21-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a Mobit Soc. cons. arl képviseletében P.L. Santoro, A. Bianchi, M. Siragusa, P. Merlino és M. Malena avvocati,
- az Autolinee Toscane SpA képviseletében M. Lombardo, G. Mazzei és G. Morbidelli avvocati,
- a Regione Toscana képviseletében L. Bora, L. Caso, S. Fidanzia és A. Gigliola avvocati,
- a Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) képviseletében S. Macchi di Cellere avvocato, valamint P. Delelis és E. Morgan de Rivery avocats,
- az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: F. Sclafani avvocato dello Stato,
- a francia kormány képviseletében D. Colas, P. Dodeller, E. de Moustier és C. David, meghatalmazotti minőségben,
- a portugál kormány képviseletében L. Inez Fernandes, M. Figueiredo és P. Leitão, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében G. Gattinara és W. Mölls, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2018. október 25-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

meghozta a következő

**Ítéletet**

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelmek a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2007. L 315., 1. o.) rendelkezéseinek értelmezésére irányulnak.
- 2 E kérelmeket egyrészt a Mobit Soc. cons. arl, a közlekedési ágazatban működő több vállalkozást tömörítő konzorcium és a Regione Toscana (Toszkána tartomány, Olaszország) között, másrészt pedig az Autolinee Toscane SpA és a Mobit között egy helyi személyszállítási közszolgáltatásra irányuló koncessziós szerződésnek az Autolinee Toscane részére történő odaítélése tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

## Jogi háttér

### Az uniós jog

- 3 Az 1370/2007 rendelet (31) preambulumbekzdése kimondja:

„Mivel az illetékes hatóságoknak és a közszolgáltatóknak időre van szükségük ahhoz, hogy igazodni tudjanak e rendelet rendelkezéseihez, átmeneti szabályokról kell rendelkezni. A közszolgáltatási szerződések e rendeletnek megfelelő fokozatos odaítélése céljából a tagállamoknak hat hónappal az átmeneti időszak első felét követően jelentést kell benyújtaniuk a Bizottságnak az elért eredményekről. A Bizottság e jelentések alapján megfelelő intézkedéseket javasolhat.”

- 4 E rendelet „Fogalommeghatározások” című 2. cikke az alábbiak szerint rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

- a) »személyszállítási közszolgáltatás«: a nyilvánosság számára megkülönböztetés nélkül és folyamatosan nyújtott általános gazdasági érdekű személyszállítási szolgáltatások;
- b) »illetékes hatóság«: valamely tagállam vagy tagállamok bármely hatósága vagy hatóságcsoportja, amely egy adott földrajzi területen hatáskörrel rendelkezik a személyszállítás területén való beavatkozásra, vagy ilyen hatáskörrel felruházott bármely szerv;
- c) »illetékes helyi hatóság«: bármely illetékes hatóság, amelynek földrajzi illetékessége nem országos;

[...]

- f) »kizárólagos jog«: a közszolgáltatót egy meghatározott útvonalon, hálózatban vagy területen, valamennyi más hasonló szolgáltató kizárásával, egyes személyszállítási közszolgáltatások működtetésére feljogosító jog;

[...]

- h) »közvetlen odaítélés«: közszolgáltatási szerződésnek egy adott közszolgáltató számára előzetes versenytárgyalási eljárás nélkül történő odaítélése;

- i) »közszolgáltatási szerződés«: egy vagy több olyan jogilag kötelező erejű aktus, amely megerősíti az illetékes hatóság és a közszolgáltató közötti megállapodást, amelynek értelmében a közszolgáltatóra ruházzák a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó személyszállítási közszolgáltatások kezelését és üzemeltetését; a szerződés – a tagállamok joga szerint – az illetékes hatóság által hozott határozat is lehet, amely:

- egyedi törvényi vagy rendeleti aktus formáját ölti, vagy
- tartalmazza azokat a feltételeket, amelyek esetén az illetékes hatóság maga nyújtja a szolgáltatásokat, vagy az ilyen szolgáltatások nyújtását belső szolgáltatóra bizza;

- j) »belső szolgáltató«: olyan elkülönült jogi egység, amely felett az illetékes helyi hatóság – illetve hatóságcsoport esetén legalább egy illetékes helyi hatóság – a saját szervezeti egységei feletti ellenőrzéshez hasonló ellenőrzést [helyesen: irányításhoz hasonló irányítást] gyakorol;

[...]

- 5 Az említett rendelet „Közszolgáltatási szerződések és általános szabályok” című 3. cikke (1) bekezdésében az alábbiakat írja elő:

„Amennyiben valamely illetékes hatóság úgy dönt, hogy a választása szerinti szolgáltatónak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jogot és/vagy bármilyen jellegű ellentételezést biztosít, ezt közszolgáltatási szerződés keretében kell megtennie.”

- 6 Az 1370/2007 rendeletnek „A közszolgáltatási szerződések és az általános szabályok kötelező tartalma” tekintetében rendelkező 4. cikke (3) és (4) bekezdésében kimondja:

„(3) A közszolgáltatási szerződések időtartama korlátozott, és nem haladhatja meg autóbuszos szolgáltatások esetén a tíz évet [...].

(4) Szükség esetén – az eszközérték-csökkenés leírására vonatkozó feltételekre figyelemmel – a közszolgáltatási szerződés időtartama legfeljebb 50%-kal meghosszabbítható, ha a közszolgáltató olyan eszközöket biztosít, amelyek a közszolgáltatási szerződés tárgyát képező személyszállítási szolgáltatás végrehajtásához szükséges eszközök összességének tekintetében jelentősek, és túlnyomórészt a szerződés tárgyát képező személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódnak.

Amennyiben a sajátos földrajzi helyzetből fakadó költségek igazolják, a (3) bekezdésben meghatározott közszolgáltatási szerződés időtartama a legkülső régiókban legfeljebb 50%-kal meghosszabbítható.

Amennyiben a tőkének a kivételes infrastrukturális, gördülőállomány- vagy járműberuházással kapcsolatos amortizációja igazolja, és amennyiben a közszolgáltatási szerződést méltányos [helyesen: tisztességes] versenytárgyalási eljárás keretében ítélték oda, a közszolgáltatási szerződés időtartama hosszabb is lehet. Ebben az esetben az átláthatóság biztosítása érdekében az illetékes hatóság a szerződés megkötését követő egy éven belül továbbítja a Bizottságnak a közszolgáltatási szerződést és az annak hosszabb időtartamát igazoló információkat.”

- 7 E rendeletnek „A közszolgáltatási szerződések odaítélése” című 5. cikke értelmében:

„(1) A közszolgáltatási szerződéseket az e rendeletben megállapított szabályokkal összhangban kell odaítélni. [...]

(2) Amennyiben a nemzeti jog nem tiltja, bármely illetékes helyi hatóság – függetlenül attól, hogy az önálló hatóság vagy integrált személyszállítási közszolgáltatást nyújtó hatóságcsoport-e – dönthet úgy, hogy saját maga nyújt személyszállítási közszolgáltatásokat vagy közvetlenül ítél oda közszolgáltatási szerződéseket olyan jogilag elkülönült jogi személy részére, amely felett az illetékes helyi hatóság – illetve hatóságcsoport esetén legalább egy illetékes helyi hatóság – a saját szervezeti egységei feletti ellenőrzéshez hasonló ellenőrzést [helyesen: irányításhoz hasonló irányítást] gyakorol. Amennyiben az illetékes helyi hatóság így határoz, az alábbi rendelkezéseket kell alkalmazni:

- a) annak megállapításához, hogy az illetékes helyi hatóság gyakorol-e ellenőrzést [helyesen: irányítást], olyan tényezőket kell figyelembe venni, mint az igazgatási, irányítási vagy felügyeleti testületekben való képviselő mértéke, az alapszabályok erre vonatkozó előírásai, a tulajdon, a stratégiai döntésekre és az egyedi irányítási döntésekre gyakorolt tényleges hatás és ellenőrzés. A közösségi jognak megfelelően az e bekezdés szerinti ellenőrzés [helyesen: irányítás] megvalósításának nem kötelező követelménye az, hogy az illetékes hatóság 100%-os tulajdonnal rendelkezzen – különösen a köz- és magánszféra partnersége esetén –, feltéve hogy az állami befolyás meghatározó, és az ellenőrzés [helyesen: irányítás] más kritériumok alapján megvalósítható;
- b) ezen bekezdés alkalmazásának feltétele, hogy a belső szolgáltató, és bármely olyan egység, amelyre ezen szolgáltató akár minimális befolyást is gyakorol, személyszállítási közszolgáltatási tevékenységét – a tevékenységnek a szomszédos helyi illetékes hatóságok területére belépő kimenő

útvonalaktól vagy egyéb kiegészítő elemeitől függetlenül – a helyi illetékes hatóság területén végzi, és nem vesz részt az illetékes helyi hatóság területén kívül szervezett, személyszállítási közszolgáltatás nyújtására irányuló versenytárgyalási eljárásokban;

- c) a b) ponttól eltérve a belső szolgáltató részt vehet tisztességes versenytárgyalási eljárásokon a közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésének lejártát megelőző két évben azzal a feltétellel, hogy végső határozat született a belső szolgáltató szerződésének hatálya alá tartozó személyszállítási közszolgáltatások méltányos [helyesen: tisztességes] versenytárgyalási eljárás keretében történő kiírására, és hogy a belső szolgáltató nem kötött egyéb, közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződést;
- d) illetékes helyi hatóság hiányában az a), b) és c) pontot kell alkalmazni valamely nemzeti hatóságra, amely egy adott földrajzi terület tekintetében jár el, amely nem nemzeti terület, feltéve hogy a belső szolgáltató nem vesz részt személyszállítási közszolgáltatási szerződés odaítélésére irányuló olyan versenytárgyalási eljárásokban, amelyeket azon a területen kívül szerveztek, amelyre a közszolgáltatási szerződést odaítélték;

[...]

(3) Bármely illetékes hatóságnak, amely belső szolgáltatótól eltérő harmadik személy szolgáltatásait veszi igénybe, a közszolgáltatási szerződéseket – a (4), (5) és (6) bekezdésben meghatározott esetek kivételével – versenytárgyalási eljárás alapján kell odaítélnie. A versenytárgyalási eljáráshoz elfogadott eljárásnak valamennyi szolgáltató számára nyitva kell állnia, tisztességesnek kell lennie, és tiszteletben kell tartania az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség [helyesen: hátrányos megkülönböztetés tilalmának] elvét. Az ajánlatok benyújtását és az előzetes kiválasztást követően az eljárás keretében – az említett elvekkel összhangban folytatott – tárgyalásokra kerülhet sor annak érdekében, hogy meghatározzák a sajátos vagy összetett szükségletek teljesítésének legjobb módját.

[...]”

- 8 Az említett rendelet „Átmenet” című 8. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) A közszolgáltatási szerződéseket az e rendeletben megállapított szabályokkal összhangban kell odaítélni. Az autóbusszal vagy villamossal végzett személyszállítási közszolgáltatás tekintetében azonban a [vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben (HL 2004. L 134., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 7. kötet, 19. o.)] vagy az [építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben (HL 2004. L 134., 114. o.; magyar nyelvű különkiadás 6. fejezet, 7. kötet, 132. o.; helyesbítés: HL 2014. L 339., 14. o.)] meghatározott szolgáltatási vagy közszolgáltatási szerződéseket az ezen irányelvekben meghatározott eljárásokkal összhangban kell odaítélni, amennyiben az ilyen szerződések nem az ezen irányelvekben meghatározott szolgáltatási koncessziós szerződések formájában készültek. Abban az esetben, ha a szerződéseket a 2004/17/EK vagy a 2004/18/EK irányelvvel összhangban kell odaítélni, e cikk (2)–(4) bekezdésének rendelkezései nem alkalmazandók.

(2) A (3) bekezdés sérelme nélkül, a vasúti és közúti közszolgáltatási szerződések odaítélésének 2019. december 3-tól meg kell felelnie az 5. cikknek. Ezen átmeneti időszak során a tagállamok intézkedéseket hoznak az 5. cikknek való fokozatos megfelelés érdekében, elkerülendő a súlyos szerkezeti problémákat, különösen a szállítási kapacitást illetően.

Az átmeneti időszak első felét követő hat hónapon belül a tagállamok jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az elért haladásról, amelyben kiemelik a közszolgáltatási szerződések 5. cikknek megfelelően történő, fokozatos odaítélésének végrehajtását. A tagállamoknak az elért haladásról készített jelentései alapján a Bizottság megfelelő, a tagállamoknak címzett intézkedéseket javasolhat.

(3) A (2) bekezdés alkalmazásában nem kell figyelembe venni azon közszolgáltatási szerződéseket, amelyeket a közösségi és nemzeti joggal összhangban ítélték oda:

- a) 2000. július 26-a előtt tisztességes versenytárgyalási eljárás alapján;
- b) 2000. július 26-a előtt tisztességes versenytárgyalási eljárástól eltérő eljárás alapján;
- c) 2000. július 26-tól és 2009. december 3-a előtt tisztességes versenytárgyalási eljárás alapján;
- d) 2000. július 26-tól és 2009. december 3-a előtt tisztességes versenytárgyalási eljárástól eltérő eljárás alapján.

Az a) pontban említett szerződések lejáratukig hatályban maradnak. A b) és c) pontban említett szerződések lejáratukig, de legfeljebb harminc évig maradnak hatályban. A d) pontban említett szerződések lejáratukig hatályban maradnak, feltéve hogy azok az e rendelet 4. cikkében meghatározott időtartamokhoz hasonlítható határozott időtartamra szólnak.

A közszolgáltatási szerződések lejáratukig hatályban maradhatnak, amennyiben megszűnésük túlzottan hátrányos jogi vagy gazdasági következményekkel járna, és amennyiben a Bizottság ehhez hozzájárult.

(4) A (3) bekezdés sérelme nélkül az illetékes hatóságok a (2) bekezdésben meghatározott átmeneti időszak második felében úgy is dönthetnek, hogy kizárják a közszolgáltatási szerződések ajánlati felhívással történő odaítéléséből azon szolgáltatókat, amelyek nem tudják bizonyítani, hogy azon közlekedési közszolgáltatások értéke, amelyek nyújtásáért e rendeletnek megfelelően ellentételezésben részesülnek vagy kizárólagos jogot biztosítanak nekik, legalább a felét képviseli valamennyi olyan közlekedési közszolgáltatás értékének, amelynek nyújtásáért ellentételezésben részesülnek vagy kizárólagos jogot biztosítanak nekik. E kizárás nem vonatkozik az azon szolgáltatókat üzemeltető közszolgáltatókra, amelyekre vonatkozóan versenytárgyalást fognak kiírni. E kritérium alkalmazásában nem kell figyelembe venni az 5. cikk (5) bekezdésében említett szükséghelyzeti intézkedésekkel odaítélt közszolgáltatási szerződéseket.

Ha az illetékes hatóságok élnek az első albekezdésben említett lehetőséggel, azt megkülönböztetéstől mentesen kell tenniük, ki kell zárniuk minden, ezen szempontnak megfelelő lehetséges közszolgáltatót, és a közszolgáltatási szerződések odaítélési eljárásának kezdetén értesíteniük kell döntésükről a lehetséges szolgáltatókat.

Az érintett illetékes hatóságok legalább két hónappal az ajánlati felhívás közzététele előtt kötelesek értesíteni a Bizottságot azon szándékukról, hogy alkalmazni kívánják ezt a rendelkezést.”

- 9 Az 1370/2007 rendelet a 12. cikke értelmében az említett rendelet 2009. december 3-án lép hatályba.

- 10 Az 1370/2007 rendeletet módosította a 2016. december 14-i (EU) 2016/2338 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2016. L 354., 22. o.) 1. cikke (9) bekezdésének a) pontját, amely 2017. december 24-én lépett hatályba, az alapjogvitára azonban nem alkalmazható. Az 1370/2007 rendelet módosított 8. cikkének (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A (3) bekezdés sérelme nélkül:

- i. az 5. cikk 2019. december 3-tól alkalmazandó a közúti, valamint a vasúttól eltérő egyéb kötöttpályás közlekedési módok – például metró és villamos – igénybevételével történő személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések odaítélésére;

[...]

2019. december 2-ig a tagállamok intézkedéseket hoznak az 5. cikknek való fokozatos megfelelés érdekében, elkerülendő a súlyos szerkezeti problémákat, különösen a szállítási kapacitást illetően.

[...]”

### *Az olasz jog*

- 11 A decreto legislativo n. 422 – Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59 (az 1997. március 15-i 59. sz. törvény 4. cikkének (4) bekezdésével összhangban a helyi tömegközlekedéssel kapcsolatos tevékenységeknek és feladatoknak a tartományokra és a helyi szervezetekre történő átruházásáról szóló, 1997. november 19-i 422. sz. felhatalmazáson alapuló törvényerejű rendelet, a GURI 1997. december 10-i 287. száma, 4. o.) 18. cikkének (1) bekezdése arra irányul, hogy a lehető legteljesebb mértékben kizárja a regionális és helyi közlekedési szolgáltatások közvetlen odaítélését azzal az indokkal, hogy az ilyen odaítélések általánosan sértik a piac átláthatóságát és hatékonyságát, és ennek érdekében kilenc évet meg nem haladó időtartamú szolgáltatási szerződések megkötését, valamint a takarékoság és a hatékonyság szempontjának tiszteletben tartását írja elő.
- 12 E felhatalmazáson alapuló törvényerejű rendelet 18. cikkének (2) bekezdése ugyanazt a célt követi azzal, hogy korlátozza azon jogi személyeknek a közbeszerzési eljárásokban való részvételét, amelyek korábban közvetlen odaítélések kedvezményezettjei voltak, vagy csak abban az esetben engedélyezi a részvételüket, ha e jogi személyek tiszteletben tartják az 1370/2007 rendelet 5. cikkében és 8. cikkének (3) bekezdésében kimondott elveket.
- 13 Az említett felhatalmazáson alapuló törvényerejű rendelet 18. cikke (2) bekezdése A. része a) pontjának értelmében „[a]zon társaságok, továbbá anyavállalataik, leányvállalataik, valamint a velük azonos vállalatcsoporthoz tartozó tagtársaságok, amelyeknek Olaszországban vagy külföldön nem az [1370/2007 rendelet] 5. cikkében és 8. cikkének (3) bekezdésében foglalt, együttesen értelmezett rendelkezéseknek megfelelően ítétek oda 2019. december 3-át követően lejáró közszolgáltatási szerződést, semmiféle – akár már korábban kiírt – szolgáltató kiválasztására irányuló odaítélési eljárásban nem vehetnek részt. A kizárás nem alkalmazandó azokra a vállalkozásokra, amelyeknek pályázati eljárásban ítélték oda a szolgáltatást”.

## Az alapeljárások és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 14 Toszkána tartomány az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* 2013. október 5-én közzétett hirdetemén útján a helyi személyszállítási közszolgáltatásoknak a területén történő nyújtására vonatkozó koncessziós szerződés odaítélésére vonatkozó eljárást indított. E hirdetményből kitűnik, hogy e koncesszió időtartama 108 hónap, és tárgya évente 90 000 000 km autóbusszal végzett helyi személyszállításnak felel meg (hozzávetőleg 20%-os lehetséges eltéréssel).
- 15 Ajánlattételre kizárólag azt a két jogi személyt, azaz a Mobitot és az Autolinee Toscanét hívták fel, amely az eljárásban való részvételi szándékát jelezte.
- 16 A Mobit a közlekedési ágazatban tevékenységet folytató több vállalkozást tömörítő olasz konzorcium.
- 17 A Bíróság elé terjesztett iratokból kitűnik, hogy az olaszországi székhelyű Autolinee Toscane társaság a RATP Dev SA és a RATP Dev Italia Srl társaságok 100%-os leányvállalata, mely utóbbi társaságokat teljes mértékben a Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) irányítja. Az RATP a francia állam által létrehozott és annak irányítása alatt álló közjogi szervezet, amelyet ezen állam 1948 óta bíz meg szerződések útján a személyszállítási útvonalhálózatoknak az Île-de-France régióban (Franciaország) történő üzemeltetésével. Az RATP részére Franciaországban odaítélt, személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó azon szerződés lejáratának időpontját, amely az alapügyben szóban forgó releváns tények megvalósulásának idején érvényben volt, 2039. december 31-ében rögzítették.
- 18 Toszkána tartomány a szóban forgó személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó koncessziós szerződést 2015. november 24-én ideiglenesen az Autolinee Toscane részére ítélte oda. Az utóbbi javára való végleges odaítélésről 2016. március 2-án határoztak.
- 19 2016. április 15-én a Mobit a Tribunale amministrativo regionale della Toscana (toszkánai tartományi közigazgatási bíróság, Olaszország) előtt keresetet indított az említett végleges odaítélésről szóló határozattal szemben. Keresetének alátámasztása érdekében a Mobit az odaítélési eljárás jogszerűségét vitatta elsősorban az Autolinee Toscane közbeszerzési eljárásban való részvételének jogellenességére és az e társaság által benyújtott ajánlat hibáira, másodlagosan pedig a teljes eljárás jogellenességére alapított jogalapok alapján.
- 20 Az Autolinee Toscane viszontkeresetet terjesztett elő a Mobit által benyújtott ajánlat kizárása iránt. Az RATP az Autolinee Toscane kérelmeinek támogatása végett beavatkozott az eljárásba.
- 21 2016. október 28-i ítéletében a Tribunale amministrativo regionale della Toscana (toszkánai tartományi közigazgatási bíróság) a Mobit által előterjesztett alapkeresetnek és az Autolinee Toscane viszontkeresetének is helyt adott azzal, hogy hatályon kívül helyezte az odaítélésről szóló határozatot az említett két jogi személy által benyújtott ajánlatokat érintő, a közbeszerzési szabályozásban meghatározott feltételekre tekintettel fennálló szabálytalanságok miatt.
- 22 Mind a Mobit, mind az Autolinee Toscane fellebbezést terjesztett elő ezen ítélettel szemben a Consiglio di Statónál (államtanács, Olaszország).
- 23 Fellebbezésének alátámasztására a Mobit többek között azt állította, hogy az odaítéléséről szóló határozat megsértette az 1370/2007 rendelet 2. cikkének b) és j) pontját, 5. cikkének (2) bekezdését, valamint 8. cikkének (3) bekezdését.
- 24 Közelebbről a Mobit arra hivatkozott, hogy az Autolinee Toscanét ki kellett volna zárni az odaítélési eljárásból az 1370/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének b) és d) pontja alapján, mivel az RATP irányítása alá tartozik, mely utóbbi a francia állam irányítása alatt áll, és az Île-de-France régió közlekedési szolgáltatásainak nyújtása tekintetében közvetlenül odaítélt szerződés jogosultja. Következésképpen a Mobit azt állítja, hogy az RATP-t a számára Franciaországban odaítélt,



közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó szerződésre tekintettel az említett rendelkezés értelmében vett „belső szolgáltató”-nak kell tekinteni. E minőségében az RATP, azon jogi személyekhez hasonlóan, amelyekre befolyást gyakorol, és amelyek közé az Autolinee Toscane is tartozik, nem vehet részt az Île-de-France régió területén kívül nyújtott személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó szerződés odaítélésére irányuló versenytárgyalási eljárásokban.

25 Mivel úgy ítélte meg, hogy az előtte folyamatban lévő jogviták megoldásához az 1370/2007 rendelet rendelkezéseinek értelmezése szükséges, a Consiglio di Stato (államtanács) az eljárást felfüggesztette, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) Alkalmazni kell-e az [1370/2007 rendelet] 5. cikkének (2) bekezdését (különösen, ami a belső szolgáltató pályázati eljárásokban való *extra moenia* részvételének – [az e rendelkezés] b) és d) pont[já]ban foglalt – tilalmát illeti) az e rendelet hatálybalépését megelőző időszakban közvetlenül odaítélt szerződésekre is?

2) Megállapítható-e elvben – az említett rendelet értelmében vett és az »in house« közbeszerzés intézményével kapcsolatban kialakult ítélkezési gyakorlattal esetlegesen analógiát mutató célra tekintettel – a »belső szolgáltatói« minősége az olyan közjogi jogalanynak, amelynek javára az állami hatóság a helyi közlekedési szolgáltatásra irányuló szerződést közvetlen módon ítélte oda, amennyiben e jogalany szervezeti és ellenőrzési szempontból az állami hatósághoz közvetlenül kapcsolódik és annak tőkájével (teljes egészében vagy más közjogi szervezetekkel együtt, részben) maga az állam rendelkezik?

3) Az [1370/2007 rendelet] hatálya alá tartozó szolgáltatások közvetlen odaítélése esetén az a tény, hogy az említett állami hatóság a szerződés odaítélését követően a szóban forgó szolgáltatásokra irányuló szervezési hatáskörökkel felruházott olyan közigazgatási szervezetet hoz létre (oly módon, hogy a koncessziós jogosultsággal egyébiránt továbbra is kizárólag az állam rendelkezhet), amely egyáltalán nem gyakorol „hasonló irányítást” a szolgáltatási szerződést közvetlenül elnyerő jogalany felett, alkalmas-e arra, hogy a szóban forgó odaítélést kivonhassa [e] rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében foglalt szabályozás hatálya alól?

4) A közvetlenül odaítélt szerződésnek a 2039. december 3-ig tartó harmincéves [az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépésének napjától folyó] időtartamot meghaladó eredeti lejáratú idejéből mindenképpen az következik-e, hogy az odaítélés nem felel meg a rendelet 8. cikkének (3) bekezdésével összefüggésben értelmezett 5. cikke szerinti elveknek, vagy az említett szabálytalanságot – minden jogi szempontból – automatikusan orvosoltnak kell-e tekinteni e harmincéves időtartamnak a »törvényen alapuló« közvetett módon történő csökkentése révén (a 8. cikk (3) bekezdése)?”

### **A szóbeli szakasz újbóli megnyitása iránti kérelemről**

26 A Bíróság Hivatalához 2019. január 11-én benyújtott beadványával a Mobit azt kérte, hogy a Bíróság eljárási szabályzatának 83. cikke alapján rendeljék el az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitását.

27 Kérelmének alátámasztására a Mobit arra az eljárásra hivatkozik, amelyet a Bizottság indított a Francia Köztársasággal szemben annak tárgyában, hogy az RATP-vel kötött, az Île-de-France régió tömegközlekedésére vonatkozó szerződés lejártával kapcsolatos francia törvény adott esetben nem egyeztethető össze az 1370/2007 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésével. Ráadásul az RATP által a Bizottság részére a fent említett, később lezárt eljárás keretében küldött három levélből kiténik, hogy a Bizottság meg volt győződve arról, hogy az 1370/2007 rendelet 8. cikkének (3) bekezdésében előírt 30 éves időtartam korábbi időpontban jár le, mint amelyet a Bírósághoz a jelen előzetes döntéshozatali

eljárásban előterjesztett írásbeli észrevételeiben állított. A Mobit lényegében arra hivatkozik, hogy az 1370/2007 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének ezen értelmezése a jelen ügyre vonatkozóan jelentős következményekkel jár, és ezért az említett tényezőt a Bíróságnak meg kell vizsgálnia.

- 28 Eljárási szabályzatának 83. cikke alapján a Bíróság a főtanácsnok meghallgatását követően az eljárás során bármikor elrendelheti az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitását, különösen, ha úgy ítéli meg, hogy az ügy körülményei nincsenek kellően feltárva, vagy ha a fél e szakasz befejezését követően a Bíróság határozatára nézve döntő jelentőségű új tényt hoz fel, illetve ha az ügyet olyan érv alapján kellene eldönteni, amelyet a felek, illetve az Európai Unió Bírósága alapokmányának 23. cikke szerinti érdekeltek nem vitattak meg.
- 29 A jelen ügyben ez a helyzet nem áll fenn. Egyrésztől ugyanis a jelen eljárásban részt vevő érdekelteknek mind az említett eljárás írásbeli, mind annak szóbeli szakaszában lehetőségük volt arra, hogy előadják azon jogi elemeket, amelyeket a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdések megválaszolása szempontjából, különösen az 1370/2007 rendelet 8. cikke (3) bekezdésének értelmezése vonatkozásában relevánsnak tartanak. Másrésztől azon állítólagos körülmény, hogy a Bizottság egy másik eljárásban e rendelkezésnek egy attól eltérő értelmezését javasolta, mint amelyet a jelen ügyben adott elő, nem tekinthető olyannak, mint amely a Bíróság által a jelen ügyben meghozandó döntésre döntő befolyást gyakorolhat.
- 30 A Bíróság a főtanácsnok meghallgatását követően úgy ítéli meg, hogy az ügy körülményei kellőképpen fel vannak tárva ahhoz, hogy a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdéseket a Bíróság megválaszolja, továbbá hogy a felek a szóban forgó ügy eldöntéséhez szükséges valamennyi érvet megvitatták.
- 31 Következésképpen a jelen eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitása iránti kérelmet el kell utasítani.

### **Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről**

- 32 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapügyben szóban forgó eljárás a helyi közlekedési közszolgáltatásoknak Toszkána tartomány területén történő nyújtására vonatkozó koncessziós szerződés odaítélésére vonatkozik. Az odaítélési eljárást ez utóbbi az Európai Unió Hivatalos Lapjában 2013. október 5-én közzétett hirdeteménnyel indította meg, és az Autolinee Toscane javára való végleges odaítélésről szóló, 2016. március 2-i határozattal zárta le. Ez az eljárás az 1370/2007 rendelet tárgyi hatálya alá tartozik.
- 33 A fenti odaítélésről szóló határozattal szemben mind az elsőfokú bírósághoz, mind a fellebbviteli bírósághoz benyújtott keresetének alátámasztására a Mobit arra hivatkozik, hogy a szóban forgó odaítélési eljárás az Autolinee Toscane abban való részvétele miatt az 1370/2007 rendelet 5. cikkének (2) bekezdésére tekintettel jogellenes.
- 34 A kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdésekből kitűnik, hogy azok azon az előfeltevéseken alapulnak, amelyek szerint az RATP közvetlen odaítélésben részesült, és az Autolinee Toscane-t teljes mértékben az RATP irányítja, amely körülmények – ha bizonyítást nyernek – az 1370/2007 rendelet 5. cikke (2) bekezdésének b) és d) pontja alapján adott esetben megkérdőjelezhetik a szóban forgó odaítélés jogszerűségét. A kérdést előterjesztő bíróság ennek alapján arra keresi a választ, hogy az említett rendelet 5. cikke alkalmazandó-e olyan odaítélésre, mint amely az alapügy tárgyát képezi.
- 35 E vonatkozásban emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a nemzeti bíróságok és a Bíróság között az EUMSZ 267. cikkel bevezetett együttműködési eljárás keretében a Bíróság feladata, hogy a nemzeti bíróságnak az előtte folyamatban lévő ügy eldöntéséhez hasznos választ adjon. A Bíróságnak ebből a szempontból adott esetben át kell fogalmaznia a feltett kérdéseket. A Bíróság

ezenkívül figyelembe vehet olyan uniós jogi normákat, amelyekre a nemzeti bíróság kérdésében nem hivatkozott (2017. február 1-jei Município de Palmela ítélet, C-144/16, EU:C:2017:76, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 36 Márpedig rá kell mutatni, hogy a jelen ügy összefüggésében felmerül egy olyan kérdés, amely a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdéseket megelőzően vizsgálandó, azaz az 1370/2007 rendelet 5. cikke időbeli alkalmazhatóságának kérdése annak megállapítása céljából, hogy egy olyan illetékes helyi hatóság, mint a Toszkána régió, amely 2013. október 5-én a tárgyára tekintettel az 1370/2007 rendelet tárgyi hatálya alá tartozó közszolgáltatási szerződés odaítélésére irányuló eljárást indított, és amely ezen eljárást 2016. március 2-án végleges odaítélésről szóló határozattal lezárta, köteles volt-e arra, hogy megfeleljen e cikk rendelkezéseinek. A fenti kérdésre adandó válasz feltételezi az 1370/2007 rendelet 8. cikke (2) bekezdésének első albekezdésében szereplő átmeneti szabályozás alkalmazhatóságának vizsgálatát.
- 37 Az 1370/2007 rendelet a 12. cikke szerint 2009. december 3-án, azaz a helyi közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó koncessziós szerződés odaítélésére irányuló eljárás megindításának és az alapügyben szóban forgó, a közbeszerzési eljárás eredményének közzétételéről szóló határozat meghozatalának időpontját megelőző időpontban lépett hatályba.
- 38 Mindazonáltal az említett rendelet „Átmenet” című 8. cikke (2) bekezdésének első bekezdése úgy rendelkezik, hogy a közúti közszolgáltatási szerződések odaítélésének 2019. december 3-tól meg kell felelnie az említett rendelet 5. cikkének.
- 39 Az 1370/2007 rendelet 8. cikke (2) bekezdése első albekezdésének egyértelmű szövegéből következik, hogy e rendelkezés – ahogyan azt a főtanácsnok az indítványának 37. pontjában említi – tízéves átmeneti időszakot vezet be, amely az említett rendelet hatálybalépésétől kezdve 2019. december 2-ig tart, amely időszak alatt a tagállamok illetékes hatóságainak a közúti szállítási közszolgáltatási koncessziós szerződések odaítélése során még nem kell megfelelniük e rendelet 5. cikkének. Az 1370/2007 rendelet 8. cikkének (2) bekezdésében szereplő „szerződések odaítélése” kifejezések ugyanis lefedik a vasúti vagy közúti szállítási közszolgáltatásra vonatkozó szerződés valamely társasággal való megkötéséről szóló határozatot, függetlenül attól, hogy e szerződés lejáratának időpontja későbbi lehet, mint az átmeneti időszak lejáratát, amennyiben tiszteletben tartják a szerződések időtartamának korlátozására vonatkozó, az 1370/2007 rendelet 4. cikkének (3) és (4) bekezdésében előírt szabályokat.
- 40 Valamely illetékes hatóság tehát anélkül fogadhat el az említett átmeneti időszak során végleges odaítélésről szóló határozatot, hogy tiszteletben kellene tartania az 1370/2007 rendelet 5. cikkében kimondott szabályokat.
- 41 Ezen értelmezést megerősíti e rendelet (31) preambulumbekkezdése, amelyből egyértelműen kitűnik, hogy az uniós jogalkotó úgy ítélte meg, hogy átmeneti szabályokról kell rendelkezni, mivel az illetékes hatóságoknak és a közszolgáltatásokat nyújtó gazdasági szereplőknek időre van szükségük ahhoz, hogy az 1370/2007 rendelet hatálybalépését követően igazodni tudjanak annak rendelkezéseivel.
- 42 Ugyanez a helyzet az 1370/2007 rendelet előkészítő munkálatainak esetében is. Ily módon a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó, 2005. július 20-i felülvizsgált javaslatában [COM(2005) 319 végleges] a Bizottság annak előírását javasolta, hogy minden illetékes hatóság a közlekedési közszolgáltatási szerződéseinek legalább a felét – az értéküket tekintve – e rendeletnek megfelelően ítéljék oda egy, az e rendelet hatálybalépésétől kezdve számított négy- vagy ötéves határidőn belül. Az 1370/2007 rendelet 8. cikke (2) bekezdésének az uniós jogalkotó által végül elfogadott szövegéből kitűnik, hogy azzal a döntésével, hogy e rendelkezés végleges változatában mellőzte az említett mennyiségi hivatkozást, az uniós jogalkotó mozgásteret kívánt biztosítani a tagállamoknak az e rendelet 5. cikkének az átmeneti időszak során történő végrehajtása tekintetében.

- 43 A jelen ítélet 40. pontjában szereplő értelmezést a főtanácsnok indítványának 49. pontjában felidézett azon körülmény is megerősíti, hogy a Bizottság 2013. január 30-án előterjesztette az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról szóló, európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó javaslatot [COM(2013) 28 végleges], amely az 1370/2007 rendelet 8. cikke (2) bekezdése hatályának korlátozására irányult annak kimondásával, hogy a 2019. december 2-án lejáró tízéves átmeneti időszak a továbbiakban csak az említett rendelet 5. cikkének az illetékes hatóságok közbeszerzési eljárás szervezésére vonatkozó kötelezettségével kapcsolatos (3) bekezdésére vonatkozik, és hogy ezen 5. cikk valamennyi további rendelkezése azonnali hatállyal alkalmazandó.
- 44 Az 1370/2007 rendeletnek a 2016/2338 rendelettel történő módosítása során azonban az uniós jogalkotó nem követte az említett javaslatot. Az 1370/2007 rendelet 8. cikke (2) bekezdése első albekezdésének a 2016/2338 rendelettel módosított, a jelen ítélet 10. pontjában idézett első mondata szerint ugyanis „az 5. cikk 2019. december 3-tól alkalmazandó a közúti, valamint a vasúttól eltérő egyéb kötöttpályás közlekedési módok – például metró és villamos – igénybevételével történő személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések odaítélésére”.
- 45 A fentiekből tehát az következik, hogy az 1370/2007 rendelet 8. cikke (2) bekezdése első albekezdésének első mondatában előírt átmeneti szabályozás hatálya és lejáratí ideje változatlan maradt. Következésképpen ezen átmeneti szabályozás e rendelet 5. cikkének valamennyi rendelkezését érinti.
- 46 Hozzá kell tenni, hogy valamely tagállam kétségkívül jogosult arra, hogy előzetesen végrehajtsa az 1370/2007 rendelet 5. cikkét az 1370/2007 rendelet 8. cikke (2) bekezdése első albekezdésének második mondatában előírt, az említett cikknek való fokozatos megfelelés érdekében hozott intézkedések keretében.
- 47 Márpedig nem tűnik úgy, hogy az alapügyben az odaítélési eljárás megindításának időpontjában ez az eset állt volna fenn, ahogyan azt a tárgyaláson Toszkána tartomány és az olasz kormány megerősítette.
- 48 Egyébiránt az 1370/2007 rendelet 8. cikke (2) bekezdésének első albekezdésében szereplő átmeneti szabályozás nem biztosítja az illetékes hatóságok számára annak lehetőségét, hogy korlátlan jelleggel meghatározzák a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó szerződések időtartamát.
- 49 Az 1370/2007 rendelet 8. cikke (2) bekezdésének első albekezdése ugyanis kizárólag az említett rendelet 5. cikkének alkalmazhatóságáról rendelkezik a vasúti vagy közúti közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó szerződések odaítélése tekintetében.
- 50 Az említett 8. cikk (2) bekezdésének első albekezdése következtésképpen nem zárja ki az 1370/2007 rendelet 4. cikkének az átmeneti szabályozás hatálya alá tartozó közszolgáltatási szerződések odaítélésére történő alkalmazását.
- 51 E rendelet 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban tehát az olyan, autóbusszal végzett személyszállítási közszolgáltatásra vonatkozó szerződés időtartama, mint amely az alapügy tárgyát képezi, nem haladhatja meg a tíz évet, kivéve az említett rendelet 4. cikkének (4) bekezdésében foglalt eseteket, amelyek tekintetében meghatározott feltételek mellett hosszabbításra ad lehetőséget.
- 52 A jelen esetben a helyi közlekedési közszolgáltatások nyújtására vonatkozó koncessziós szerződés Toszkána tartomány és az Autolinee Toscane között 108 hónapos, azaz kilencéves időtartamra jött létre, amely ennek következtében tiszteletben tartja a szerződés időtartamára vonatkozóan az 1370/2007 rendeletben előírt korlátozást.

- 53 A fentiekre tekintettel az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy az 1370/2007 rendelet 5. cikkét és 8. cikkének (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy e rendelet 5. cikke nem alkalmazandó valamely 2019. december 3-a előtt lefolytatott odaítélési eljárásra, és ezért az olyan illetékes hatóság, amely egy közbeszerzési eljárást lezáró, a közbeszerzési eljárás eredményének közléséről szóló határozattal a fenti időpontot megelőzően ítél oda egy helyi közúti személyszállítási közszolgáltatások nyújtására vonatkozó koncessziós szerződést, nem köteles a fent említett 5. cikknek megfelelni.

### **A költségekről**

- 54 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (negyedik tanács) a következőképpen határozott:

**A vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkét és 8. cikkének (2) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy e rendelet 5. cikke nem alkalmazandó valamely 2019. december 3-a előtt lefolytatott odaítélési eljárásra, és ezért az olyan illetékes hatóság, amely egy közbeszerzési eljárást lezáró, a közbeszerzési eljárás eredményének közléséről szóló határozattal a fenti időpontot megelőzően ítél oda egy helyi közúti személyszállítási közszolgáltatások nyújtására vonatkozó koncessziós szerződést, nem köteles a fent említett 5. cikknek megfelelni.**

Aláírások