



## Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTES ELEANORAS ŠARPSTONES [*ELEANOR SHARPSTON*] SECINĀJUMI,  
sniegti 2016. gada 28. jūnijā<sup>1</sup>

**Lieta C-292/15**

**Hörmann Reisen GmbH**  
**pret**  
**Stadt Augsburg Landkreis Augsburg**

(Vergabekammer Südbayern (Dienvidbavārijas Publisko iepirkumu palāta, Vācija) lūgums sniegt  
prejudiciālu nolēmumu)

Valsts iepirkums — Sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi, ko sniedz ar autobusu — Regula (EK) Nr. 1370/2007 — 4. panta 7. punkts — Apakšuzņēmuma līgumu slēgšana — Prasība sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam pašam sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu būtisku daļu — Piemērošanas joma — 5. panta 1. punkts — Līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūra — Publiskā iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršana saskaņā ar Direktīvu 2004/18/EK

1. Saskaņā ar Direktīvu 2004/18/EK<sup>2</sup> līgumslēdzējas iestādes tikai atsevišķos gadījumos var ierobežot izraudzīto pretendenta apakšuzņēmuma līgumu izmantošanu<sup>3</sup>. Tas atbilst Savienības publiskā iepirkuma tiesību mērķim veicināt mazo un vidējo uzņēmumu iesaistīšanos publiska iepirkuma līgumu tirgū un tādējādi veicināt publisko iepirkumu tirgus atvēršanu konkurencei. Turpretī Regulā (EK) Nr. 1370/2007<sup>4</sup>, nosakot, kā kompetentās iestādes var rīkoties, lai garantētu efektīvu vispārējās nozīmes sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu, Savienības likumdevējs paredzēja īpašus noteikumus apakšuzņēmuma līgumu slēgšanai. Regulā Nr. 1370/2007 kompetentajām iestādēm ļauts izlemt, vai par šādiem pakalpojumiem drīkst vai nedrīkst slēgt apakšuzņēmuma līgumus, lai vislabāk izmantotu valsts līdzekļus. Ja šos līgumus drīkst slēgt, tad ar šo regulu tomēr tiek prasīts izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam pašam sniegt šo pakalpojumu "būtisku daļu" (turpmāk tekstā - "prasība [pakalpojuma sniedzējam] pašam sniegt pakalpojumu"). Šajā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesai vispirms ir jāpārbauda, vai šie īpašie noteikumi attiecas uz līgumu par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu, kura slēgšanas tiesības saskaņā ar Regulu Nr. 1370/2007 jāpiešķir atbilstoši Direktīvai 2004/18. Iesniedzējtiesa arī lūdz sniegt norādījumus par minētās regulas prasības [pakalpojuma sniedzējam] pašam sniegt pakalpojumus piemērošanas jomu.

1 — Oriģinālvaloda – angļu.

2 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīva par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (OV 2004, L 134, 114. lpp.). Direktīvas 2004/18 redakcijā, kas attiecas uz pamatlietā aplūkoto faktiskajiem apstākļiem, jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas 2013. gada 13. decembra Regulu (ES) Nr. 1336/2013 (OV 2013, L 335, 17. lpp.). Sākot no 2016. gada 18. aprīļa, Direktīva 2004/18 ir atcelta un aizstāta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīvu 2014/24/ES par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18 (OV 2014, L 94, 65. lpp.).

3 — Pārskatu par judikatūru un pamatprincipiem skat. manos secinājumos lietā *Wrocław – Miasto na prawach powiatu* (C-406/14, EU:C:2015:761, 29.–43. punkts).

4 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV 2007, L 315, 1. lpp.). Ar Regulu Nr. 1370/2007 tika aizstāta Padomes 1969. gada 26. jūnija Regula (EEK) Nr. 1191/69 par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV īpašais izdevums angļu valodā, 1969 (I), 276. lpp.). Kā apstiprināts Regulas Nr. 1370/2007 preambulas 6. apsvērumā, Regulā Nr. 1191/69 nebija ietverts neviens noteikums par sabiedriskā transporta pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu.

## Atbilstošās tiesību normas

### *Direktīva 2004/18*

2. Direktīvā 2004/18 ir koordinētas tādu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras, kuri pārsniedz noteiktu vērtību<sup>5</sup>. Tās mērķis ir nodrošināt, lai valsts, reģionālo vai vietējo iestāžu un citu publisko tiesību subjektu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanā tiktu ievēroti tādi principi kā “[..] vienādas iespējas, nediskriminēšana, savstarpēja atzišana, proporcionalitāte un pārredzamība”. Tās mērķis ir arī garantēt “valsts iepirkuma atklātību konkurencei”<sup>6</sup>. Lai veicinātu mazo un vidējo uzņēmumu iesaistīšanos publisko iepirkumu tirgū, šajā direktīvā ir iekļauti noteikumi par apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu<sup>7</sup>.

3. Direktīvas 2004/18 1. panta 2. punkta a) apakšpunktā definēti “valsts [publiskā iepirkuma] līgumi” kā “finansiāli līgumi, kurus rakstveidā savstarpēji noslēdz viens vai vairāki komersanti un viena vai vairākas līgumslēdzējas iestādes un kuru mērķis ir būvdarbu realizācija, produkcijas piegāde vai pakalpojumu sniegšana [Direktīvas 2004/18] izpratnē”. Saskaņā ar direktīvas 1. panta 2. punkta d) apakšpunktu “pakalpojumu valsts [publiskā iepirkuma] līgumi” ir “valsts [publiskā iepirkuma] līgumi, kuri nav būvdarbu vai piegādes līgumi un kuru mērķis ir II pielikumā minēto pakalpojumu sniegšana”, tādējādi ietverot “sauszemes transporta pakalpojumus”<sup>8</sup>. Saskaņā ar 1. panta 4. punktu “pakalpojumu koncesija” ir “tāda paša veida līgums kā pakalpojumu valsts [publiskā iepirkuma] līgums, izņemot to, ka atlīdzība par pakalpojumu sniegšanu ir vai nu konkrētā pakalpojuma izmantošanas tiesības, vai arī šīs tiesības un samaksa”.

4. Saskaņā ar 25. panta (“Apakšuzņēmuma līgumi”) pirmo daļu “līguma dokumentos līgumslēdzējas iestādes var prasīt vai dalībvalsts var prasīt, lai pretendenti piedāvājumā norāda to, par kādu daļu no līguma varētu tikt slēgti apakšuzņēmuma līgumi ar trešām personām, kā arī norādīt piedāvātos apakšuzņēmējus”.

### *Regula Nr. 1370/2007*

5. Saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 preambulas 9. apsvērumu, lai “sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus varētu organizēt tā, lai tie vislabāk atbilstu sabiedrības vajadzībām”, visām dalībvalstu “kompetentajām iestādēm saskaņā ar šajā regulā ietvertajiem nosacījumiem jāspēj brīvi izvēlēties sabiedrisko pakalpojumu sniedzējus, ņemot vērā mazo un vidējo uzņēmumu intereses”. Šajā apsvērumā tālāk ir norādīts, ka “lai nodrošinātu pārredzamības, vienlīdzīgas attieksmes pret konkurējošiem pakalpojumu sniedzējiem un proporcionalitātes principa piemērošanu, piešķirot kompensācijas vai ekskluzīvas tiesības, ir svarīgi, lai kompetentās iestādes pakalpojumu valsts līgumā ar izraudzīto sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju būtu definēta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību būtība un tādas atlīdzības apjoms, par ko panākta vienošanās”.

6. Preambulas 19. apsvērumā konkrēti norādīts, ka “apakšuzņēmuma līgumu slēgšana var sabiedrisko pasažieru transportu padarīt efektīvāku un dod iespēju piedalīties citiem uzņēmumiem, kas nav sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji, kuriem piešķirts pakalpojumu valsts līgums”. Tomēr, “lai vislabāk izmantotu valsts līdzekļus, kompetentajām iestādēm tomēr būtu jāspēj noteikt to, kā slēdz apakšuzņēmuma līgumus par savu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu, jo īpaši attiecībā uz pakalpojumiem, ko sniedz tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs”.

5 — Lietas apstākļiem būtiskajā laikā Direktīva 2004/18 bija piemērojama pamatlietā izskatāmajiem pakalpojumu valsts līgumiem, kuru aptuvenā vērtība bija vismaz EUR 207 000 bez PVN (Direktīvas 2004/18 7. panta b) punkta pirmais ievilkums).

6 — Preambulas 2. apsvēruma.

7 — Preambulas 32. apsvēruma.

8 — II A pielikums, 2. kategorija.

7. Regulas Nr. 1370/2007 1. panta 1. punktā ir noteikts, ka šīs regulas mērķis ir “saskaņā ar [ES tiesību aktiem] noteikt, kā kompetentās iestādes var rīkoties sabiedriskā pasažieru transporta jomā, nodrošinot vispārējas nozīmes pakalpojumus, lai, cita starpā, to būtu vairāk, lai tie būtu drošāki, kvalitatīvāki vai ar mazākām izmaksām, nekā tas būtu panākams ar tirgus spēkiem vien”. Tālā šajā regulā “ir definēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem kompetentās iestādes, kad tās uzliek saistības sniegt sabiedrisko pakalpojumus vai slēdz attiecīgus līgumus par šādiem pakalpojumiem, sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē radušās izmaksas un/vai kā atlīdzību par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķir ekskluzīvas tiesības”.

8. Saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 1. panta 2. punktu šo regulu piemēro “piemēro valsts un starptautiskā sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa dzelzceļiem un citu tipu pārvadājumiem pa sliežu ceļiem, kā arī autoceļiem, izņemot pakalpojumiem, ko sniedz galvenokārt to vēsturiskās vai tūrisma nozīmes dēļ”.

9. [Regulas Nr. 1370/2007] 2. pantā ir ietvertas šādas definīcijas:

- “a) “sabiedriskais pasažieru transports” ir vispārējas ekonomiskas nozīmes pasažieru transporta pakalpojumi, kurus bez diskriminācijas un nepārtraukti sniedz sabiedrībai;
- b) “kompetenta iestāde” ir jebkura dalībvalsts vai dalībvalstu valsts iestāde vai valsts iestāžu grupa, kam ir pilnvaras attiecīgā ģeogrāfiskajā apgabalā iesaistīties sabiedriskā pasažieru transportā, vai jebkura šādi pilnvarota struktūra;

[..]

- i) “pakalpojumu valsts līgums” ir viens vai vairāki akti, kas uzliek juridiskas saistības un kuros ir apliecināta kādas kompetentās iestādes vienošanās ar sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju, uzticot šim sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam tādu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu apsaimniekošanu un sniegšanu, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības [..].”

10. Saskaņā ar 3. panta 1. punktu, ja kompetentā iestāde nolemj izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķirt ekskluzīvas tiesības un/vai kompensāciju, tā to dara saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu.

11. [Regulas Nr. 1370/2007] 4. pantā “Obligātais pakalpojumu valsts līgumu un vispārējo noteikumu saturs” konkrēti ir paredzēts:

“1. Pakalpojumu valsts līgumos [..]:

[..]

b) iepriekš objektīvi un pārredzami jānosaka:

- i) parametri kompensācijas maksājumu, ja tādi ir, aprēķināšanai; un
- ii) jebkuru piešķirto ekskluzīvo tiesību veids un apjoms,

tādā veidā, lai būtu novērsta pārmērīga kompensēšana. [..]

[..]

7. Konkursa dokumentācijā un pakalpojumu valsts līgumos pārredzami norāda, vai un kādā apjomā var apsvērt apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu. Ja slēdz apakšuzņēmuma līgumus, pakalpojumu sniedzējam, kuram saskaņā ar šo regulu uzticēta sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pārvaldīšana un sniegšana, ir pienākums pašam sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu būtisku daļu, kas var būt arī mazāka par pusi. Pakalpojumu valsts līgums, kas vienlaikus attiecas uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu izveidi, ierīkošanu un darbību, var ļaut slēgt apakšuzņēmuma līgumus par šo pakalpojumu darbības nodrošināšanu pilnā apjomā. Saskaņā ar attiecīgās valsts un [ES] tiesību aktiem pakalpojumu valsts līgumā paredz nosacījumus apakšuzņēmuma līgumu slēgšanai.”

12. [Regulas Nr. 1370/2007] 5. panta “Pakalpojumu valsts līgumu piešķiršana” 1. punktā ir noteikts:

“Pakalpojumu valsts līgumus piešķir saskaņā ar šajā regulā paredzētajiem noteikumiem. Tomēr pakalpojumu līgumus vai pakalpojumu valsts līgumus, kā noteikts Direktīvās 2004/17/EK vai 2004/18/EK, sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, piešķir saskaņā ar procedūrām, kas paredzētas saskaņā ar minētajām direktīvām, ja šādi līgumi nav pakalpojumu koncesijas līgumi, kā noteikts minētajās direktīvās. Ja līgumus piešķir saskaņā ar Direktīvu 2004/17/EK vai Direktīvu 2004/18/EK, nepiemēro šā panta 2. līdz 6. punktu.”

13. [Regulas Nr. 1370/2007] 5. panta 2.–6. punktā ir ietverti noteikumi par pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu, kuri atšķiras no Savienības publiskā iepirkuma tiesību aktiem. Piemēram, “ja tas nav aizliegts ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, kompetentās iestādes var pieņemt lēmumu tieši piešķirt pakalpojumu valsts līgumus vai nu tad, ja to gada caurmēra vērtību lēš kā mazāku par EUR 1 000 000 vai ja saskaņā ar tiem sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi ir sniegti mazāk par 300 000 kilometru gadā”<sup>9</sup>.

14. [Regulas Nr. 1370/2007] 8. panta 2. punktā paredzēts pārejas laiks, lai īstenotu 5. pantu. Lai gan pakalpojumu valsts līgumu pārvaldījumiem pa dzelzceļu un autoceļiem noslēgšanas tiesību piešķiršanai no 2019. gada 3. decembra piemēro 5. pantu, pārejas laikā dalībvalstīm ir jāveic pasākumi, lai pakāpeniski izpildītu šo noteikumu nolūkā novērst nopietnas strukturālas problēmas<sup>10</sup>. Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 2. punkta otrajā daļā, 3. un 4. punktā ir sniegtas sīkākas ziņas par šo pārejas prasību. Tomēr no 8. panta 1. punkta pēdējā teikuma izriet, ka 8. panta 2.–4. punktu nepiemēro pakalpojumu valsts līgumiem attiecībā uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu, kuri minēti 5. panta 1. punktā.

## Fakti, tiesvedība un prejudiciālie jautājumi

15. 2015. gada 7. martā *Stadt Augsburg* (Augsburgas pilsēta) un *Landkreis Augsburg* (Augsburgas rajona iestāde) (turpmāk tekstā kopā – “līgumslēdzējas iestādes”) *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicēja publiskā iepirkuma paziņojumu, uzaicinot iesniegt piedāvājumus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusu (“Ziemeļu Lehas [*Lech-Nord*] savienojuma maršruts”)<sup>11</sup>. Saskaņā ar šo publiskā iepirkuma paziņojumu pretendentiem bija tiesības nodot transporta pakalpojumu sniegšanu apakšuzņēmējiem līdz 30 % apjomā (to aprēķinot kilometros izteiktā grafikā).

16. *Hörmann Reisen GmbH* ir mazs vai vidējs uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību Vācijā un darbojas sabiedriskā transporta jomā. Lai veiksmīgi piedalītos minētajā līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrā, tam apakšuzņēmēji būtu jāizmanto plašāk, nekā atļauts publiskā iepirkuma paziņojumā.

9 — 5. panta 4. punkts.

10 — 8. panta 2. punkta pirmā daļa.

11 — OV 2015/S 47-81632.

17. Tāpēc *Hörmann Reisen* šo ierobežojumu attiecībā uz apakšuzņēmuma līgumiem apstrīdēja *Vergabekammer Südbayern* (Vācijas Dienvidbavārijas Publisko iepirkumu palāta). Tas apgalvo, ka Regulas Nr. 1370/2007 5. panta 1. punkta dēļ šī regula nav piemērojama pamatlietā un ka ierobežojumi par apakšuzņēmuma līgumiem nav saderīgi ar Direktīvu 2004/18. Turpretī līgumslēdzējas iestādes norāda, ka Regula Nr. 1370/2007 ir piemērojama pamatlietā un ka minētās regulas 4. panta 7. punktā tām ir atļauts ierobežot apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu, ko tās arī izdarīja. To noteiktā prasība, ka pakalpojuma sniedzējs pats sniedz pakalpojumu vismaz 70 % apjomā, atbilst pienākuma noteikšanai izraudzītajam pakalpojumu sniedzējam sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu “būtisku daļu”.

18. Ņemot vērā, ka tās tiesvedībā esošās lietas iznākums ir atkarīgs no tā, kuri ES noteikumi piemērojami attiecīgajai līguma noslēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrai, *Vergabekammer Südbayern* (Dienvidbavārijas Publisko iepirkumu palāta) apturēja šo tiesvedību un lūdza sniegt prejudiciālu nolēmumu par šādiem jautājumiem:

- “a) Vai līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrā saskaņā ar [Regulas Nr. 1370/2007] 5. panta 1. punktu kopā ar [Direktīvu 2004/18] vai Direktīvu 2014/24/ES šo direktīvu noteikumi principā ir piemērojami vieni paši tādējādi, ka jebkurš [Regulas Nr. 1370/2007] noteikums, ar kuru izdarīta atkāpe no šīm direktīvām, nav jāpiemēro?
- b) Vai [šādā] līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrā [..] apakšuzņēmuma līgumu slēgšanas iespēja ir regulēta vienīgi ar Tiesas izstrādātiem noteikumiem saistībā ar [Direktīvu 2004/18] un [Direktīvas 2014/24] 63. panta 2. punkta noteikumiem vai arī līgumslēdzēja iestāde, atkāpjoties no iepriekš minētā, var procentuāli noteikt [pakalpojuma sniedzēja] paša sniegtā pakalpojuma apjomu (to aprēķinot kilometros izteiktā grafikā) saskaņā ar [Regulas Nr. 1370/2007] 4. panta 7. punktu?
- c) Vai tad, ja līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūrām saskaņā ar [Regulas Nr. 1370/2007] 5. panta 1. punktu kopā ar [Direktīvu 2004/18] vai [Direktīvu 2014/24] ir piemērojams [..] 4. panta 7. punkts, [pakalpojuma sniedzēja] paša sniegtā pakalpojuma apjoms ir atstāts līgumslēdzējas iestādes rīcības brīvībā, ņemot vērā [minētās] regulas [..] preambulas 19. apsvērumu, tādējādi, ka ir attaisnojama līgumslēdzējas iestādes prasība par to, ka [pakalpojuma sniedzēja] paša sniegtajam pakalpojumam ir jābūt 70 % apjomā, to aprēķinot kilometros izteiktā grafikā?”

19. Rakstveida apsvērumus ir iesniegušas *Hörmann Reisen*, līgumslēdzējas iestādes un Eiropas Komisija. Tiesas sēdes organizēšana nav lūgta un nav arī notikusi.

## Vērtējums

### *Ievada apsvērumi*

20. *Vergabekammer Südbayern* (Dienvidbavārijas Publisko iepirkumu palāta) ir “tiesa” LESD 267. panta nozīmē, un tādēļ tai ir tiesības uzdot Tiesai prejudiciālu jautājumu<sup>12</sup>.

12 — Šajā ziņā skat. spriedumu, 2014. gada 18. septembris, *Bundesdruckerei*, C-549/13, EU:C:2014:2235, 20.–23. punkts.

21. Līgumslēdzējas iestādes un Komisija savos rakstiskajos paskaidrojumos atsaucas gan uz Direktīvu 2004/18, gan Direktīvu 2004/17/EK<sup>13</sup>. Direktīva 2004/17, kas parasti tiek dēvēta par “nozaru direktīvu”<sup>14</sup>, tādā situācijā kā pamatlietā varētu tikt piemērota tikai tad, ja līgumslēdzējas iestādes pašas sniegtu transporta pakalpojumus šīs direktīvas 5. panta izpratnē<sup>15</sup>. Tomēr Tiesai nav pietiekamas informācijas, lai noteiktu, vai šis nosacījums ir izpildīts, un, pat ja tā būtu, vai faktiskie apstākļi ir tādi, ka Direktīvas 2004/17 5. panta 2. punkts liedz piemērot šo direktīvu<sup>16</sup>. Turklāt Direktīva 2004/17 prejudiciālajos jautājumos nav minēta. Tādēļ turpinājumā šo direktīvu neaplūkošu.

22. Iesniedzējtiesa arī lūdz Tiesai norādījumus par Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 7. punktu un 5. panta 1. punktu saistībā vai nu ar Direktīvu 2004/18, vai Direktīvu 2014/24. Tomēr atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai principā ir jāpiemēro tā direktīva, kura ir spēkā brīdī, kad līgumslēdzēja iestāde izvēlas, kādu procedūru tā istenos, un galīgi izlemj jautājumu par to, vai pastāv pienākums veikt iepirkuma procedūras iepriekšēju izsludināšanu publiskā iepirkuma līguma slēgšanas tiesību piešķiršanai. Turpretī nav piemērojamas tādas direktīvas normas, kuras transponēšanas termiņš ir beidzies pēc šī brīža<sup>17</sup>. Tādējādi Tiesa nesē uzsvēra, ka ar Direktīvas 2014/24 piemērošanu pirms tās transponēšanas termiņa beigām dalībvalstīm, tāpat kā līgumslēdzējām iestādēm un saimnieciskās darbības subjektiem, tiktu atņemta iespēja izmantot termiņu, kas ir pietiekams, lai pielāgotos ar šo direktīvu ieviestajiem jaunajiem noteikumiem<sup>18</sup>. Tas ir īpaši svarīgi attiecībā uz apakšuzņēmuma līgumiem – šeit ar Direktīvas 2014/24 63. panta 2. punktu ieviestas būtiskas izmaiņas salīdzinājumā ar Direktīvas 2004/18 25. pantu<sup>19</sup>. Pamatlietā publiskā iepirkuma paziņojums bija publicēts 2015. gada 7. martā, proti, vairāk nekā gadu pirms Direktīvas 2014/24 transponēšanas termiņa beigām. Tādējādi Direktīva 2014/24 pamatlietā nav piemērojama *ratione temporis* un iesniedzējtiesas uzdotos jautājumus izskatīšu tikai no Regulas Nr. 1370/2007 un Direktīvas 2004/18 viedokļa.

23. Iesniedzējtiesa nesniedz nekādu informāciju par attiecīgā pakalpojumu valsts līguma vērtību. Tomēr *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicētajā publiskā iepirkuma paziņojumā norādīts, ka šim līgumam bija jāattiecas uz aptuveni 639 000 kilometru pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusu<sup>20</sup>. Man šķiet, ka Komisija, iespējams, pareizi secināja, ka līguma vērtība pārsniedz robežvērtību, ar kādu būtu piemērojama Direktīva 2004/18<sup>21</sup>. Tomēr tas ir jautājums, kas galu galā ir jāpārbauda iesniedzējtiesai.

13 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta [Direktīva 2004/17/EK], ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (OV 2004, L 134, 1. lpp.).

14 — Skat., piemēram, spriedumu, 2008. gada 10. aprīlis, *Ing. Aigner*, C-393/06, EU:C:2008:213, 26. punkts.

15 — Tas ir, “tādu tiklu nodrošināšanu un ekspluatāciju, kas iedzīvotājiem sniedz pakalpojumus dzelzceļu, automatizēto sistēmu, tramvaju, trolejbusu, autobusu vai trošu transporta jomā” (Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkts).

16 — No Direktīvas 2004/17 5. panta 2. punkta, lasot to kopā ar 1993. gada 14. jūnija Direktīvas 93/38/EEK, ar ko koordinē līgumu piešķiršanas procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē (OV 1993, L 199, 84. lpp.), 2. panta 4. punktu, izriet, ka autobusu transporta pakalpojumu sniegšana sabiedrībai ir izslēgta no Direktīvas 2004/17 piemērošanas jomas, ja citas struktūras var brīvi sniegt šos pakalpojumus vai nu vispārīgi, vai arī konkrētā ģeogrāfiskā apgabalā ar tādiem pašiem nosacījumiem kā līgumslēdzēji subjekti.

17 — Skat. visnesenāko spriedumu, 2016. gada 7. aprīlis, *Partner Apelski Dariusz*, C-324/14, EU:C:2016:214, 83. punkts un tajā minētā judikatūra.

18 — Spriedums, 2016. gada 7. aprīlis, *Partner Apelski Dariusz*, C-324/14, EU:C:2016:214, 86. punkts.

19 — Ar Direktīvas 2014/24 63. panta 2. punktu līgumslēdzējām iestādēm ir atļauts prasīt, lai “konkrētus kritiski svarīgus uzdevumus” pildītu tieši pats pretendents vai - ja piedāvājumu iesniegusi ekonomikas dalībnieku grupa - šīs grupas dalībnieks. Tāpēc tajā, atšķirībā no Direktīvas 2004/18 25. panta, ir skaidri atļauts piemērot ierobežojumus apakšuzņēmuma līgumu slēgšanai. Skat. manus secinājumus lietā *Wrocław – Miasto na prawach powiatu*, C-406/14, EU:C:2015:761, 39. punkts.

20 — II.2.1. punkts. Publiskā iepirkuma paziņojumā bija paredzēta arī (neobligāta) iespēja piešķirt tiesības noslēgt pakalpojumu valsts līgumu, kas attiecas uz aptuveni 834 500 kilometriem.

21 — Skat. šo secinājumu 5. zemsvītras piezīmi.

24. Ar pirmo un otro prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi, ko sniedz ar autobusu, kuri ir attiecīgā pakalpojumu valsts līguma priekšmets, ir reglamentēti īpašos noteikumus par apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 7. punktā, lai arī šī līguma noslēgšanas tiesības ir jāpiešķir saskaņā ar Direktīvu 2004/18. Tādēļ šos jautājumus izskatīšu kopā. Trešais jautājums ir atšķirīgs, jo tas skar prasības par [pakalpojumu sniedzēja] paša sniegto pakalpojumu piemērošanas jomu 4. panta 7. punkta otrajā teikumā. Tāpēc šo jautājumu izskatīšu atsevišķi.

*Pirmais un otrais jautājums: Vai līgumā par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, ir jāievēro Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 7. punktā minētie īpašie noteikumi par apakšuzņēmuma līgumiem?*

25. Nav strīda par to, ka pamatlietā izskatāmais līgums attiecas uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem pa autoceļiem Regulas Nr. 1370/2007 1. panta 2. punkta izpratnē. Tāpat netiek apstrīdēts, ka šis līgums attiecas uz “sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu” minētās regulas 5. panta 1. punkta izpratnē.

26. Atsauce 5. panta 1. punktā uz direktīvās par publisko iepirkumu īstenošanu paredzētajām līgumu piešķiršanas procedūrām neattiecas uz minētajās direktīvās noteiktajām pakalpojumu koncesijām<sup>22</sup>. Tiesa citviet par šīm definīcijām ir secinājusi, ka *pakalpojumu iepirkuma līgums* ietver atlīdzību, ko līgumslēdzēja iestāde tieši maksā pakalpojumu sniedzējam, savukārt *pakalpojumu koncesijas* gadījumā atlīdzība par pakalpojumu sniegšanu ir vai nu vienīgi tiesības ekspluatēt šo pakalpojumu, vai arī šādas tiesības kopā ar samaksu<sup>23</sup>. Šajā gadījumā *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicētajā publiskā iepirkuma paziņojumā norādīts, ka veiksmīgajam pretendētājam no līgumslēdzējam iestādēm ir jāsaņem maksājums reizi mēnesī<sup>24</sup>. Lai gan galu galā tas ir jautājums, kurš jāpārbauda iesniedzējtiesai, uzskatu, ka tādēļ Tiesai ir jārikojas, pamatojoties uz to, ka līgums *nav* pakalpojumu koncesijas līgums Direktīvas 2004/18 izpratnē.

27. No tā izriet, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 5. panta 1. punktu attiecīgā līguma slēgšanas tiesības ir jāpiešķir saskaņā ar Direktīvu 2004/18, nevis īpašajiem līgumu piešķiršanas noteikumiem minētās regulas 5. panta 2.–6. punktā vai pārejas noteikumiem minētās regulas 8. panta 2.–4. punktā<sup>25</sup>.

28. Vai tas nozīmē, ka uz šo līgumu neattiecas Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 7. punkta īpašie noteikumi par apakšuzņēmuma līgumiem?

29. Atbildei uz šo jautājumu ir tuvāk jāaplūko Regulas Nr. 1370/2007 5. panta 1. punkts. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī tās sistēma un tiesiskā regulējuma, kurā šī norma ir ietverta, izvirzītie mērķi<sup>26</sup>.

30. Pirmkārt, attiecībā uz 5. panta 1. punkta formulējumu minētā noteikuma pirmajā teikumā ir norādīts, ka līgumi par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem jāpiešķir “saskaņā ar [Regulā Nr. 1370/2007] paredzētajiem noteikumiem”.

22 — Skat. Direktīvas 2004/18 1. panta 4. punktu. Direktīvas 2004/17 1. panta 3. punkta b) apakšpunktā iekļauta līdzīga definīcija.

23 — Skat. *inter alia* spriedumu, 2011. gada 10. novembris, *Norma-A un Dekom*, C-348/10, EU:C:2011:721, 41. punkts.

24 — Publiskā iepirkuma paziņojuma III.1.2. punkts.

25 — Regulas Nr. 1370/2007 8. panta 1. punkta pēdējais teikums; skat. šo secinājumu 14. punktu.

26 — Skat. *inter alia* spriedumus, 1983. gada 17. novembris, *Merck*, 292/82, EU:C:1983:335, 12. punkts, un 2016. gada 17. marts, *Liffers*, C-99/15, EU:C:2016:173, 14. punkts un tajā minētā judikatūra.

31. Savukārt otrajā teikumā paredzēta atkāpe no pirmā teikuma noteikuma par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, kas nav pakalpojumu koncesijas līgumi; tad trešajā teikumā ir paskaidrota šīs atkāpes piemērošanas joma: ja līgumi ir jāpiešķir saskaņā ar Direktīvu 2004/17 vai Direktīvu 2004/18, tad “nepiemēro [5. panta] 2. līdz 6. punktu”. Atkāpe, kas paredzēta 5. panta 1. punkta otrajā teikumā, tādējādi attiecas vienīgi uz īpašajiem noteikumiem par līgumu piešķiršanas procedūrām šajos punktos. Trešajam teikumam nebūtu jēgas, ja likumdevēja mērķis būtu līgumus par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, izņemot pakalpojumu koncesijas, izņemt no Regulas Nr. 1370/2007 *citū* noteikumu, tostarp noteikumu par apakšuzņēmuma līgumiem 4. panta 7. punktā, piemērošanas jomas. Tādos apstākļos kā pamatlietā 4. panta 7. punkts ir *lex specialis* attiecībā uz apakšuzņēmuma noteikumiem, kas piemērojami atbilstoši Direktīvai 2004/18.

32. Pretēji *Hörmann Reisen* apgalvotajam šī interpretācija nav pretrunā frāzei “pakalpojumu sniedzējam, kuram *saskaņā ar [Regulu Nr. 1370/2007]* uzticēta sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu pārvaldīšana un sniegšana” 4. panta 7. punktā<sup>27</sup>. 5. panta 1. punkta mērķis *nav* sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, vispār izslēgt no minētās regulas piemērošanas jomas, bet gan noteikt daudz ierobežotāku atkāpi. Tādēļ Regula Nr. 1370/2007 ir reglamentēta šo transporta pakalpojumu uzticēšana sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem<sup>28</sup>, ievērojot tikai šo ierobežoto atkāpi.

33. Šādu interpretāciju papildus pamato konteksts, kādā attēlots 5. panta 1. punkts. Atkāpe attiecībā uz sabiedriskā transporta pakalpojumu, ko sniedz ar autobusu vai tramvaju, ir atrodama noteikumā, ar ko reglamentēta “sabiedrisko pakalpojumu līgumu piešķiršana”. Tādējādi ar Regulu Nr. 1370/2007 šis jautājums skaidri nošķirts no *inter alia* 4. panta reglamentētā obligātā pakalpojumu valsts līgumu un vispārējo noteikumu saturā.

34. Turklāt secinājums, pie kāda esmu nonākusi, atbilst Regulas Nr. 1370/2007 1. panta 2. punktā noteiktajai šīs regulas piemērošanas jomai. Šajā noteikumā *inter alia* norādīts, ka šo “regulu piemēro valsts un starptautiskā sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem [...] pa [...] autoceļiem [...]”. Ar šo formulējumu, to lasot kopā ar 5. panta 1. punkta trešo teikumu, ir skaidri apstiprināts, ka likumdevēja nodoms patiešām nebija no Regulas Nr. 1370/2007 piemērošanas jomas vispār izslēgt līgumus par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu, kas nav pakalpojumu koncesijas līgumi.

35. Visbeidzot, ar šādu interpretāciju tiek veicināta šīs regulas mērķa sasniegšana - nodrošināt, lai kompetentās iestādes sniegtu vispārējas nozīmes pakalpojumus, piemēram, pamatlietā izskatāmos sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus ar autobusu, lai to būtu vairāk, lai tie būtu drošāki, kvalitatīvāki vai ar mazākām izmaksām, nekā tas būtu panākams ar tirgus spēkiem vien<sup>29</sup>.

36. Kā norādīts Regulas Nr. 1370/2007 preambulas 9. apsvērumā, šī mērķa sasniegšanai ir paredzēts priekšnoteikums, ka kompetentajām iestādēm saskaņā ar šajā regulā ietvertajiem nosacījumiem jāspēj brīvi izvēlēties sabiedrisko pakalpojumu sniedzējus, ņemot vērā mazo un vidējo uzņēmumu intereses. Tādējādi, lai gan Savienības likumdevējs atzina, ka apakšuzņēmuma līgumu slēgšana var sabiedrisko pasažieru transportu padarīt efektīvāku, tas arī atzina, ka, lai vislabāk izmantotu valsts līdzekļus, kompetentajām iestādēm “būtu jāspēj noteikt to, kā slēdz apakšuzņēmuma līgumus par savu

27 — Mans izcēlums.

28 — 1. panta 2. punkts.

29 — 1. panta 1. punkta pirmā daļa.



sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu”. Ar Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 7. punktu kompetentajām iestādēm tādēļ ļauts elastīgi izlemt, vai atkarībā no apstākļiem apakšuzņēmuma līgumu noslēgšana var veicināt visefektīvāko vispārējas nozīmes pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu<sup>30</sup>.

37. Manuprāt, nekas šajā regulā neliecina, ka Savienības likumdevējs vēlējas liegt kompetentajām iestādēm tādu pašu elastību, ja tās noslēdz līgumus par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ar autobusiem, kas nav pakalpojumu koncesijas līgumi.

38. Tāpēc secinu, ka Regulas Nr. 1370/2007 5. panta 1. punkta interpretācija nozīmē, ka pakalpojumu valsts līgums par pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu, kā pamatlietā izskatāmais, kurš nav pakalpojumu koncesijas līgums, kā noteikts Direktīvā 2004/18, un kura slēgšanas tiesības jāpiešķir saskaņā ar minēto direktīvu, tiek reglamentēts ar Regulu Nr. 1370/2007, izņemot noteikumus par pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas piešķiršanu šīs regulas 5. panta 2.–6. punktā. Šādam līgumam tādēļ ir piemērojami Regulas Nr. 1370/2007. 4. panta 7. punktā minētie īpašie noteikumi par apakšuzņēmuma līgumiem.

*Trešais jautājums: Kāda ir Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 7. punkta otrajā teikumā noteiktās prasības par [pakalpojumu sniedzēja] paša sniegto pakalpojumu piemērošanas joma?*

39. Regulas 4. panta 7. punktā minētas trīs vispārējas prasības par apakšuzņēmuma līgumiem. Pirmkārt, kompetentajām iestādēm “pārredzamā veidā” ir jānorāda, vai vispār un, ja jā, tad kādā apjomā tiks atļauta apakšuzņēmuma līgumu slēgšana. Otrkārt, ja tiek slēgti apakšuzņēmuma līgumi, tad izraudzītajam pretendētājam tomēr ir pienākums sniegt tam saskaņā ar Regulu Nr. 1370/2007 uzticēto sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu “būtisku daļu”. Treškārt, sabiedrisko pakalpojumu līgumā ir jāparedz apakšuzņēmuma līgumu slēgšanai piemērojamie nosacījumi. Ar trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai prasība par [pakalpojuma sniedzēja] paša sniegto pakalpojumu 4. panta 7. punkta otrajā teikumā ir minimums un vai kompetentajām iestādēm tāpēc ir plaša rīcības brīvība papildus ierobežot apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu.

40. Termins “būtiska daļa” ir neprecīzs. Tādējādi ar to kompetentajām iestādēm tiek neapšaubāmi atstāta zināma rezerve. Šeit vajadzētu jānorāda, ka prasība izraudzītajam pakalpojumu sniedzējam sniegt sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu *būtisku* daļu nav tas pats, kas prasīt tam sniegt šo pakalpojumu *lielāko* daļu<sup>31</sup>. Tā rezultātā es 4. panta 7. punkta otro teikumu uztveru kā rādu, ar ko netiek pieprasīts izraudzītajam pakalpojumu sniedzējam pašam sniegt “vismaz 50 %” attiecīgo pakalpojumu. Šķiet, ka šo 4. panta 7. punkta interpretāciju apstiprina tā versijas citās valodās<sup>32</sup>.

41. *Hörmann Reisen* būtībā apgalvo, ka ar 4. panta 7. punkta prasību ir paredzēts [pakalpojuma sniedzēja] paša sniegtā pakalpojuma *maksimālais līmenis*, ko var noteikt kompetentās iestādes. Kā norādīts preambulas 19. apsvērumā, apakšuzņēmuma līgumu slēgšana var sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus padarīt efektīvākus. Tātad kompetentās iestādes nedrīkst noteikt prasību [pakalpojuma sniedzējam] pašam sniegt *vairāk* nekā attiecīgo pakalpojumu “būtisku daļu”, piemēram, šo pakalpojumu “lielāko daļu” vai “vairākumu”. *Hörmann Reisen* tādēļ secina, ka pamatlietā izskatāmā minimālā prasība par [pakalpojuma sniedzēja] paša sniegto pakalpojumu (70 %) ir nesaderīga ar 4. panta 7. punkta otro teikumu, ja šis noteikums ir piemērojams šajā lietā.

30 — Tomēr 4. panta 7. punkta otrajā teikumā šis elastīgums ir ierobežots, pieprasot izraudzītajam operatoram sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu “būtisku daļu” sniegt pašam. Skat. šo secinājumu 39.–47. punktu.

31 — Pēdējais no minētajiem formulējumiem ir lietots Regulas Nr. 1370/2007 5. panta 2. punkta e) apakšpunktā. Tomēr šis noteikums attiecas uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz “tieši pakļauts pakalpojumu sniedzējs”, un tādēļ šķiet, ka tas pamatlietā nav būtisks.

32 — Skat., piemēram, versiju vācu valodā (“einen bedeutenden Teil”), spāņu valodā (“una parte importante”), franču valodā (“une partie importante”), itāļu valodā (“una parte importante”), holandiešu valodā (“een aanzienlijk deel”) un zviedru valodā (“en stor del”).

42. Es tam nepiekrītu, jo no 4. panta 7. punkta formulējuma, mērķa un pieņemšanas vēstures izriet, ka ar prasību par [pakalpojuma sniedzēja] paša sniegto pakalpojumu šīs tiesību normas otrajā teikumā ir paredzēts tikai minimums.

43. Pirmkārt, 4. panta 7. punkta otrajā teikumā noteiktā prasība ir jāinterpretē kopā ar pirmajā teikumā minēto principu, ka konkursa dokumentācijā un pakalpojumu valsts līgumos jānorāda, vai apakšuzņēmuma līgumu slēgšana tiks atļauta (“apsvērt” angļu valodas tekstā), *un, ja tiks atļauta, tad kādā apjomā*. Šis teikums liecina par to, ka kompetentajām iestādēm ir plašas izvēles tiesības ierobežot apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu.

44. Turklāt 4. panta 7. punkta trešajā teikumā ir noteikts, ka līgumslēdzējas iestādes “var atļaut pilnīgu apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu” par šo pakalpojumu darbības nodrošināšanu, “kas vienlaikus attiecas uz sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu izveidi, ierīkošanu un darbību”<sup>33</sup>. Tā kā trešais teikums ir izņēmums no otrajā teikumā paredzētā noteikuma, ar tā formulējumu mēģināts norādīt, ka pēdējā minētajā teikumā ir ietverta tikai minimālā prasība.

45. Turklāt liegt kompetentajām iestādēm pieprasīt izraudzītajiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem sniegt visus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus vai to lielāko daļu būtu pretrunā Savienības likumdevēja mērķim ļaut šīm iestādēm elastīgi un labāk izmantot valsts līdzekļus, organizējot sabiedriskā transporta pakalpojumus<sup>34</sup>. To arī būtu grūti pamatot, ņemot vērā kompetento iestāžu (neapstrīdamās) tiesības izslēgt jebkāda veida apakšuzņēmuma līgumus (šīs tiesības skaidri izriet no 4. panta 7. punkta pirmā teikuma frāzes “norāda, vai [...] var apsvērt apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu”).

46. Visbeidzot, manu interpretāciju atbalsta Regulas Nr. 1370/2007 pieņemšanas vēsture. 4. panta 7. punkta otrais teikums izriet no Eiropas Parlamenta ieviestā grozījuma šīs procedūras otrā lasījuma stadijā<sup>35</sup>. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja pamatoja to šādi: “Ja transporta līdzekļu un darbinieku nodrošināšana nodota vienīgi apakšuzņēmējiem, kas savukārt atkal var iesaistīt apakšuzņēmējus, tad jābaidās par negatīvu ietekmi uz esošajiem sociālajiem un kvalitātes standartiem. To iespējams novērst tikai, ja uzņēmumam, ar kuru noslēgts pakalpojumu valsts līgums, apakšuzņēmuma līguma gadījumā ir pienākums pašam sniegt lielāko daļu sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu [...]”<sup>36</sup>. Man šķiet skaidrs, ka šo mērķi nevar apdraudēt, publiskā iepirkuma paziņojumā pieprasot, lai izraudzītais sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs pats sniedz vairāk nekā “būtisku daļu” no sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem vai, galu galā, visus šos pakalpojumus.

47. Ņemot vērā iepriekš minēto, secinu, ka Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 7. punkta otrā teikuma prasībai nav pretrunā līgumslēdzējas iestādes rīcība tādā situācijā kā pamatlietā, ja tā publiskā iepirkuma paziņojumā norāda, ka izraudzītais pretendents nebūs tiesīgs slēgt apakšuzņēmuma līgumus vairāk kā 30 % apjomā (to aprēķinot kilometros izteiktā grafikā) no tam uzticētā pakalpojumu valsts līguma sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusu.

33 — Jānorāda, ka lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu (vai patiesībā Tiesai pieejamajos materiālos) nav nekā, kas liecinātu, ka attiecīgais sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu līgums faktiski atbilst šai definīcijai.

34 — Skat. šo secinājumu 35. un 36. punktu.

35 — Eiropas Parlamenta 2007. gada 10. maija normatīvā rezolūcija attiecībā uz Padomes kopējo nostāju, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes regulu par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70; 13736/1/2006 – C6-0042/2007 – 2000/0212(COD) (OV 2008, C76 E, 92. lpp.).

36 — Transporta un tūrisma komitejas 2007. gada 4. aprīļa ieteikums par Padomes kopējo nostāju Eiropas Parlamenta un Padomes regulas pieņemšanai par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70; 13736/1/2006 – C6-0042/2007 – 2000/0212(COD), 21. grozījums. Lai gan 4. panta 7. punktā izmantots formulējums “būtiska daļa”, nevis “lielākā daļa”, šī atšķirība neietekmē manu 46. punkta pēdējā teikumā pausto viedokli.

## Secinājumi

48. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, iesaku Tiesai, atbildot uz *Vergabekammer Südbayern* (Dienvidbavārijas Publisko iepirkumu palāta) uzdotajiem jautājumiem, nolemt šādi:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulas (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70, 5. panta 1. punkta nozīme ir jāinterpretē tādējādi, ka pakalpojumu valsts līgums par pasažieru transporta pakalpojumiem, ko sniedz ar autobusu, kā pamatlietā izskatāmais, kurš nav pakalpojumu koncesijas līgums, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīvā 2004/18/EK par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru, un kura slēgšanas tiesības ir jāpiešķir saskaņā ar šo direktīvu, tiek reglamentēts ar Regulu Nr. 1370/2007, izņemot noteikumus par pakalpojumu valsts līgumu piešķiršanu šīs regulas 5. panta 2.–6. punktā. Tādējādi šādam līgumam piemērojami īpašie Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 7. punktā minētie noteikumi par apakšuzņēmuma līgumu slēgšanu;
- 2) no Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 7. punkta otrā teikuma izriet, ka kompetentās iestādes tādā situācijā kā pamatlietā publiskā iepirkuma paziņojumā var norādīt, ka izraudzītais pretendents nebūs tiesīgs slēgt apakšuzņēmuma līgumus vairāk kā 30 % apjomā (to aprēķinot kilometros izteiktā grafikā) no tam uzticētā pakalpojumu valsts līguma sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanai ar autobusu.