



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 21 mars 2019*

”Begäran om förhandsavgörande – Förordning (EG) nr 1370/2007 – Kollektivtrafik på järnväg och väg – Artikel 5 – Tilldelning av avtal om allmän trafik – Artikel 5.2 – Direkttilldelning – Begreppet internt företag – Myndighet som gör samma kontroll – Artikel 8.2 – Övergångsbestämmelser – Löptidens slut vid direkttilldelning”

I de förenade målen C-350/17 och C-351/17,

angående beslut att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, från Consiglio di Stato (Högsta förvaltningsdomstolen, Italien), av den 6 april 2017, som inkom till domstolen den 12 juni 2017, i målen

Mobit Soc. cons. arl

mot

Regione Toscana,

ytterligare deltagare i rättegången:

Autolinee Toscane SpA,

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

och

Autolinee Toscana SpA,

mot

Mobit Soc. cons. arl,

ytterligare deltagare i rättegången:

Regione Toscana,

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

meddelar

* Rättegångsspråk: italienska.

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av ordföranden på sjunde avdelningen T. von Danwitz, tillika tillförordnad ordförande på fjärde avdelningen, samt domarna K. Jürimäe, C. Lycourgos, E. Juhász (referent) och C. Vajda,

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

justitiesekreterare: handläggaren R. Schiano,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 21 juni 2018,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Mobit Soc. cons. arl, genom P.L. Santoro, A. Bianchi, M. Siragusa, P. Merlino och M. Malena, avvocati,
- Autolinee Toscane SpA, genom M. Lombardo, G. Mazzei och G. Morbidelli, avvocati,
- Regione Toscana, genom L. Bora, L. Caso, S. Fidanzia och A. Gigliola, avvocati,
- Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), genom S. Macchi di Cellere, avvocato, P. Delelis och E. Morgan de Rivery, avocats,
- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av F. Sclafani, avvocato dello Stato,
- Frankrikes regering, genom D. Colas, P. Dodeller, E. de Moustier och C. David, samtliga i egenskap av ombud,
- Portugals regering, genom L. Inez Fernandes, M. Figueiredo och P. Leitão, samtliga i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom G. Gattinara och W. Mölls, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 25 oktober 2018 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande

följande

Dom

- 1 Respektive begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 2007, s. 1).
- 2 Respektive begäran har framställts i mål mellan Mobit Soc. cons. arl, en enhet som innefattar flera företag som utövar verksamhet inom transportsektorn, och Regione Toscana (Regionen Toscana, Italien) respektive mellan Autolinee Toscane SpA och Mobit. Målen rör beslutet att genom upphandling tilldela Autolinee Toscane ett koncessionsavtal avseende lokal kollektivtrafik.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

- 3 Skäl 31 i förordning nr 1370/2007 har följande lydelse:

”Eftersom de behöriga myndigheterna och kollektivtrafikföretagen behöver tid för att anpassa sig till förordningen, bör övergångsbestämmelser fastställas. Med tanke på det stegvisa tilldelandet av avtal om allmän trafik enligt denna förordning, bör medlemsstaterna förse kommissionen med en lägesrapport inom sex månader efter den första hälften av övergångsperioden. Kommissionen kan föreslå lämpliga åtgärder på grundval av dessa rapporter.”

- 4 I artikel 2, som har rubriken ”Definitioner”, i förordning nr 1370/2007, föreskrivs följande:

”I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *kollektivtrafik*: persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.
- b) *behörig myndighet*: en eller flera medlemsstaters offentliga organ, eller grupp av offentliga organ, med befogenhet att ingripa på kollektivtrafikmarknaden inom ett givet geografiskt område, eller ett organ som tillerkänts sådan behörighet.
- c) *behörig lokal myndighet*: en behörig myndighet vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt.
- ...
- f) *ensamrätt*: ett kollektivtrafikföretags rätt att bedriva viss kollektivtrafik på en sträcka, inom ett nät eller inom ett visst område utan att andra sådana företag har en sådan rätt.
- ...
- h) *direkt tilldelning*: tilldelning av avtal om allmän trafik till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- i) *avtal om allmän trafik*. ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta kollektivtrafikföretag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt. Beroende på medlemsstatens lagstiftning kan avtalet också bestå i ett beslut som har fattats av den behöriga myndigheten och
- som utgörs av en lag eller någon annan författning, eller
 - som innehåller de villkor på vilka den behöriga myndigheten själv tillhandahåller tjänsterna eller låter något internt företag tillhandahålla tjänsterna.
- j) *internt företag*: en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten – eller om det gäller en grupp av myndigheter åtminstone en behörig lokal myndighet – kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar.

...”

- 5 I artikel 3.1, som har rubriken ”Avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser”, i denna förordning, föreskrivs följande:

”När en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag som den själv valt ensamrätt och/eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik.”

- 6 I artikel 4.3 och 4.4 i förordning nr 1370/2007, vilken avser ”Obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser”, anges följande:

”3. Löptiden för avtalen om allmän trafik ska vara begränsad och får inte överstiga 10 år för busstransporter ...

4. Med hänsyn till villkoren för tillgångarnas värdeminskning får löptiden för avtalet om allmän trafik vid behov förlängas med högst 50 %, om kollektivtrafikföretaget tillhandahåller tillgångar som både är betydande i förhållande till de totala tillgångar som är nödvändiga för att bedriva den persontrafik som avtalet om allmän trafik gäller och huvudsakligen är knutna till de persontransporttjänster som omfattas av avtalet.

Om det är motiverat genom de kostnader som uppstår på grund av ett särskilt geografiskt läge får löptiden för avtal om allmän trafik som anges i punkt 3 förlängas med högst 50 % i de yttersta randområdena.

Om det är motiverat genom amortering av kapital i samband med exceptionella investeringar i infrastruktur, rullande materiel eller fordon och om avtalet om allmän trafik tilldelas genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande, får ett avtal om allmän trafik ha en längre löptid. För att säkerställa öppenhet i detta fall ska den behöriga myndigheten inom ett år efter det att avtalet ingåtts tillställa kommissionen avtalet om allmän trafik samt uppgifter som motiverar den längre löptiden.”

- 7 I artikel 5 i denna förordning, med rubriken ”Tilldelning av avtal om allmän trafik”, föreskrivs följande:

”1. Avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. ...

2. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får behöriga lokala myndigheter, oavsett om det är en enskild myndighet eller en grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerad kollektivtrafik, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller att direkttilldela avtal om allmän trafik till en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten – eller, om det gäller en grupp av myndigheter, åtminstone en behörig lokal myndighet – kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar. När en behörig lokal myndighet fattar ett sådant beslut ska följande gälla:

- a) För att avgöra om den behöriga lokala myndigheten utövar sådan kontroll ska bland annat följande faktorer bedömas: representationsnivå i förvaltnings-, lednings- och kontrollorgan, stadgans bestämmelser om detta, ägandeförhållanden, faktiskt inflytande och faktisk påverkan på strategiska beslut och enskilda verksamhetsbeslut. I enlighet med gemenskapslagstiftningen är 100 % ägande av den behöriga offentliga myndigheten, i synnerhet när det gäller offentlig-privata partnerskap, inte ett obligatoriskt krav för att etablera kontroll i den mening som avses i denna punkt, förutsatt att kontroll kan etableras på grundval av andra kriterier.
- b) Villkoret för att denna punkt ska tillämpas är att det interna företaget och eventuella enheter över vilka detta företag utövar ett mycket litet inflytande bedriver sin kollektivtrafik inom den behöriga lokala myndighetens territorium, utan hinder av eventuella utgående linjer eller andra underordnade delar av denna verksamhet som sträcker sig in på angränsande behöriga lokala

myndigheters territorium, och inte deltar i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför den behöriga lokala myndighetens territorium.

- c) Utan hinder av vad som sägs i punkt b får ett internt företag delta i rättvisa konkurrensutsatta anbudsförfaranden två år innan dess direkttilldelade avtal om allmän trafik löper ut, under förutsättning att ett definitivt beslut har fattats om att den kollektivtrafik som omfattas av det interna företagets avtal ska underkastas ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och att det interna företaget inte har ingått något annat direkttilldelat avtal om allmän trafik.
- d) I avsaknad av en behörig lokal myndighet ska leden a, b och c tillämpas på en nationell myndighet avseende ett geografiskt område som inte är nationellt, förutsatt att det interna företaget inte deltar i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför det område för vilket avtalet om allmän trafik har tilldelats.

...

3. När behöriga myndigheter anlitar en annan tredje part än ett internt företag, ska avtal om allmän trafik tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i punkterna 4, 5 och 6. Det konkurrensutsatta anbudsförfarandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval kan förhandlingar föras i enlighet med nämnda principer för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt.

...”

- 8 I artikel 8, som har rubriken ”Övergångsperiod”, i förordningen föreskrivs följande:

”1. Avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. Tjänsteavtal eller avtal om allmän trafik enligt definitionen i [Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (EUT L 134, 2004, s. 1)] eller [Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster (EUT L 134, 2004, s. 114)] avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn ska emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i dessa direktiv när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När avtal ska tilldelas i enlighet med direktiv 2004/17/EG eller 2004/18/EG ska bestämmelserna i punkterna 2–4 i denna artikel inte tillämpas.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska avtal om allmän trafik på järnväg och väg tilldelas i enlighet med artikel 5 från och med 3 december 2019. Under denna övergångsperiod ska medlemsstaterna vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5 för att undvika allvarliga strukturella problem, särskilt när det gäller transportkapaciteten.

Inom sex månader efter utgången av den första hälften av övergångsperioden ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna en lägesrapport, i vilken genomförandet av den successiva tilldelningen av avtal om allmän trafik i enlighet med artikel 5 belyses. På grundval av medlemsstaternas lägesrapporter får kommissionen föreslå lämpliga åtgärder som riktas till medlemsstaterna.

3. Vid tillämpningen av punkt 2 ska hänsyn inte tas till avtal om allmän trafik som tilldelats i enlighet med gemenskapslagstiftning och nationell lagstiftning

- a) före den 26 juli 2000 på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,

- b) före den 26 juli 2000 på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbuds förfarande,
- c) från och med den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbuds förfarande,
- d) från och med den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbuds förfarande.

De avtal som avses i led a får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid. De avtal som avses i leden b och c får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, men inte längre än 30 år. De avtal som avses i led d får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, förutsatt att löptiden är begränsad och motsvarar de löptider som anges i artikel 4.

Avtal om allmän trafik får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid om uppsägningen av dem skulle medföra orimliga rättsliga eller ekonomiska konsekvenser och under förutsättning att kommissionen har gett sitt godkännande.

4. Under andra hälften av den övergångsperiod som anges i punkt 2 får de behöriga myndigheterna, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3, välja att från deltagande i anbuds förfaranden för tilldelning av avtal utesluta sådana kollektivtrafikföretag som inte kan styrka att värdet på de allmänna transporttjänster som de erhåller ersättning eller har beviljats ensamrätt för i enlighet med denna förordning uppgår till minst hälften av värdet på samtliga allmänna transporttjänster som de erhåller ersättning eller har beviljats ensamrätt för. Sådant uteslutande ska inte gälla kollektivtrafikföretag som tillhandahåller de tjänster som ska bli föremål för anbuds förfarande. Vid tillämpning av detta kriterium ska avtal om allmän trafik som tilldelats genom nödåtgärder som avses i artikel 5.5 inte beaktas.

Då de behöriga myndigheterna utnyttjar den valmöjlighet som anges i första stycket ska de göra detta utan diskriminering, utesluta alla kollektivtrafikföretag som uppfyller nämnda kriterium och underrätta dem om sitt beslut när förfarandet för tilldelning av avtal om allmän trafik inleds.

De berörda behöriga myndigheterna ska underrätta kommissionen om sin avsikt att tillämpa denna bestämmelse två månader innan anbudsinfördran offentliggörs.”

- 9 Enligt artikel 12 i förordning nr 1370/2007 trädde förordningen i kraft den 3 december 2009.
- 10 Förordning nr 1370/2007 ändrades genom artikel 1 led 9 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 (EUT L 354, 2016, s. 22), som trädde i kraft den 24 december 2017, men denna förordning är inte tillämplig på tvisten i det nationella målet. I artikel 8.2 i förordning nr 1370/2007, i dess ändrade lydelse, föreskrivs följande:

”Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 gäller följande:

- i) Artikel 5 ska gälla för tilldelning av avtal om allmän trafik för persontrafik på väg och via andra spårburna transportsätt än järnväg, såsom tunnelbana eller spårväg från och med den 3 december 2019.

...

Till och med den 2 december 2019 ska medlemsstaterna vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5 för att undvika allvarliga strukturella problem, särskilt när det gäller transportkapaciteten.

...”

Italiensk rätt

- 11 Artikel 18 i 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 (Lagstiftningsdekret nr 422 om regionernas och de lokala myndigheternas funktioner och uppgifter avseende kollektivtrafik, i enlighet med artikel 4 fjärde stycket i lag nr 59 av den 15 mars 1997) av den 19 november 1997 (GURI nr 287 av den 10 december 1997, s. 4) syftar till att direkttilldelningar så långt möjligt inte ska användas avseende regional och lokal kollektivtrafik, av det skälet att sådana tilldelningar generellt hotar marknadens öppenhet och effektivitet, och föreskriver för detta ändamål att tjänsteavtal ska ingås med en löptid på maximalt nio år och att krav rörande ekonomi och effektivitet ska iakttas.
- 12 Artikel 18.2 i detta lagstiftningsdekret eftersträvar samma mål, genom att begränsa deltagandet i anbudsförfarande för enheter som tidigare tilldelats avtal genom direkttilldelning eller genom att endast tillåta att dessa enheter deltar när de beaktar de principer som anges i artiklarna 5 och 8.3 i förordning nr 1370/2007.
- 13 Enligt artikel 18.2 A a) i detta lagstiftningsdekret gäller följande: "Bolag och moderbolag, bolag i samma koncern och dotterbolag som, i Italien eller utomlands har tilldelats avtal som inte står i överensstämmelse med bestämmelserna i artiklarna 5 och 8.3 i [förordning nr 1370/2007] och vars giltighetstid sträcker sig längre än till den 3 december 2019 får inte delta i något tjänstetilldelningsförfarande, inte ens om det redan inletts. Företag som tilldelats just det tjänsteavtal som det konkurrensutsatta förfarandet avser ska inte undantas från deltagande".

Målen vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 14 Regionen Toscana inledde den 5 oktober 2013, genom ett meddelande som offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning*, ett förfarande för tilldelning av ett koncessionsavtal för lokal kollektivtrafik inom denna region. Det följer av detta meddelande att löptiden för denna koncession skulle vara 108 månader och att dess föremål skulle vara 90 000 000 km lokal kollektivtrafik med buss per år (med en möjlighet till variation på cirka 20 procent).
- 15 Inbjudningarna att inkomma med anbud riktades till de enda två enheter som uttryckt intresse av att få delta i förfarandet, nämligen Mobit och Autolinee Toscane.
- 16 Mobit är en italiensk koncern som innefattar flera företag som utövar verksamhet inom transportsektorn.
- 17 Det följer av de handlingar som ingetts till domstolen att Autolinee Toscane, ett bolag med hemvist i Italien, är ett dotterbolag som ägs till 100 procent av RATP Dev SA och av RATP Dev Italia Srl, vilka bolag själva helt och hållet kontrolleras av Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP). RATP är ett offentligt organ som skapats och kontrolleras av den franska staten, som genom avtal har tilldelat detta organ driften av transportnäten och transportlinjerna för personbefordran i regionen Île-de-France (Frankrike) sedan år 1948. Utgången av löptiden för det avtal om kollektivtrafik som tilldelats RATP i Frankrike, vilket var gällande vid tidpunkten för de relevanta faktiska omständigheterna i det nationella målet, är fastställt till den 31 december 2039.
- 18 Regionen Toscana tilldelade tillfälligt Autolinee Toscane det aktuella koncessionsavtalet för kollektivtrafik den 24 november 2015. Det slutliga beslutet att upphandla tjänsten av Autolinee Toscane fattades den 2 mars 2016.

- 19 Den 15 april 2016 överklagade Mobit detta beslut till Tribunale amministrativo regionale della Toscana (regionala förvaltningsdomstolen i Toscana, Italien). Till stöd för sitt överklagande anförde Mobit att upphandlingsförfarandet var rättsstridigt och Mobit gjorde härvidlag gällande grunder avseende, i första hand, att Autolinee Toscanes deltagande i förfarandet för anbudsinfordran var rättsstridigt och att det förelåg brister i detta bolags anbud samt, i andra hand, att hela förfarandet var rättsstridigt.
- 20 Autolinee Toscane inkom med ett anslutningsöverklagande avseende att Mobits anbud skulle uteslutas. RATP intervenerade i målet till stöd för Autolinee Toscane.
- 21 Genom dom av den 28 oktober 2016 biföll Tribunale amministrativo regionale della Toscana (regionala förvaltningsdomstolen i Toscana) såväl överklagandet i huvudsaken som Autolinee Toscanes anslutningsöverklagande och ogiltigförklarade tilldelningsbeslutet, på grund av brister som påverkade anbuden från dessa båda enheter vad gäller de villkor som anges i lagstiftningen om anbudsinfordran.
- 22 Både Mobit och Autolinee Toscane överklagade den domen till Consiglio di Stato (Högsta förvaltningsdomstolen, Italien).
- 23 Till stöd för sitt överklagande gjorde Mobit i synnerhet gällande att beslutet stred mot artiklarna 2 b och 2 j, 5.2 och 8.3 i förordning nr 1370/2007.
- 24 Mobit gjorde särskilt gällande att Autolinee Toscane borde ha uteslutits från upphandlingsförfarandet enligt artikel 5.2 b och d i förordning nr 1370/2007, eftersom Autolinee Toscane kontrolleras av RATP, vilket i sin tur kontrolleras av franska staten och innehar ett avtal som tilldelats genom direkttilldelning för tillhandahållande av transporttjänster i Île-de-France. Mobit gör därför gällande att RATP, mot bakgrund av det avtal om kollektivtrafik som tilldelats Mobit i Frankrike, skulle kvalificeras som ett internt företag i den mening som avses i dessa bestämmelser. I denna egenskap kan RATP, precis som de enheter på vilka RATP har inflytande, däribland Autolinee Toscane, inte delta i konkurrensutsatta anbuds-förfaranden avseende tillhandahållande av avtal om kollektivtrafik utanför regionen Île-de-France.
- 25 Consiglio di Stato (Högsta förvaltningsdomstolen) fann att det för utgången i de mål som har anhängiggjorts vid den krävdes en tolkning av bestämmelserna i förordning nr 1370/2007. Samma domstol beslutade mot denna bakgrund att vilandeförklara målen och ställa följande frågor till domstolen:
- ”1) Ska artikel 5.2 i [förordning nr 1370/2007] tillämpas även för direkttilldelning som genomfördes innan nämnda förordning trädde i kraft [i synnerhet vad gäller förbudet i leden b och d [i denna bestämmelse] för ett internt företag att delta i anbuds-förfaranden utanför det område för vilket avtalet om kollektivtrafik har tilldelats]?
- 2) Kan en offentligrättslig juridisk person som av den statliga myndigheten direkt har tilldelats avtal avseende lokal kollektivtrafik teoretiskt sett anses utgöra ett ’internt företag’ i den mening som avses i ovannämnda bestämmelse, eventuellt i analogi med rättspraxis avseende ’in-house-tilldelning’, när denna juridiska person är direkt kopplad till den statliga myndigheten i organisatoriskt och kontrollmässigt hänseende, och den juridiska personens kapital innehas av staten (antingen som ensam ägare eller tillsammans med andra offentliga organ)?
- 3) När vid direkt tilldelning av tjänster som omfattas av tillämpningsområdet för [förordning nr 1370/2007] den statliga myndighet som gjort denna tilldelning därefter inrättar en förvaltningsmyndighet med organisatoriska befogenheter avseende de aktuella tjänsterna (men staten behåller den exklusiva befogenheten att förfoga över koncessionen) – en myndighet som inte

'på samma sätt' kontrollerar den enhet som erhållit ett avtal genom direkt tilldelning – utgör detta en omständighet som kan medföra att den aktuella tilldelningen undantas från tillämpningsområdet för artikel 5.2 i denna förordning?

- 4) Om ett avtal som tilldelats genom direkt tilldelning har en ursprunglig löptid med ett slutdatum efter den 3 december 2039 [den tidsfrist som börjar löpa vid datumet för ikraftträdandet av förordning nr 1370/2007], innebär detta att tilldelningen strider mot de principer som följer av artikel 5 jämförd med artikel 8.3 i nämnda förordning, eller ska detta fel anses ha läkts automatiskt i alla rättsliga hänseenden genom den underförstådda avkortningen "enligt lag" (artikel 8.3 andra stycket) till en 30-årig löptid?"

Begäran om att återuppta det muntliga förfarandet

- 26 Genom skrivelse som inkom till domstolens kansli den 11 januari 2019 begärde Mobit att domstolen skulle återuppta den muntliga delen av förfarandet, med tillämpning av artikel 83 i domstolens rättegångsregler.
- 27 Till stöd för denna begäran har Mobit gjort gällande att ett förfarande inletts av kommissionen rörande Republiken Frankrike på grund av att en fransk lag om utgången av löptiden för det avtal som ingåtts med RATP avseende kollektivtrafik i Île-de-France eventuellt inte stämde överens med artikel 8.3 i förordning nr 1370/2007. Dessutom följer det av tre skrivelser som översändes av RATP till kommissionen inom ramen för detta förfarande som sedan avskrevs, att kommissionen var övertygad om att den frist på 30 år som föreskrivs i artikel 8.3 i förordning nr 1370/2007 löpte ut vid en tidigare tidpunkt än den som angetts i de skriftliga yttrandena som inkommit till domstolen i förevarande mål om förhandsavgörande. Mobit har i huvudsak gjort gällande att denna tolkning av artikel 8.3 i förordning nr 1370/2007 får stora konsekvenser för förevarande mål och att denna fråga därför borde prövas av EU-domstolen.
- 28 Enligt artikel 83 i domstolens rättegångsregler får domstolen efter att ha hört generaladvokaten, när som helst, besluta att den muntliga delen av förfarandet ska återupptas, bland annat om domstolen anser att den inte har tillräcklig kännedom om omständigheterna i målet, eller om en part, efter det att den muntliga delen har förklarats avslutad, har lagt fram en ny omständighet som kan ha ett avgörande inflytande på målets utgång, eller om målet ska avgöras på grundval av ett argument som inte har avhandlats mellan parterna eller de berörda som avses i artikel 23 i stadgan för Europeiska unionens domstol.
- 29 Så förhåller det sig inte i förevarande fall. För det första har de parter som deltagit i förevarande förfarande, såväl under den skriftliga delen som under den muntliga delen av förfarandet, kunnat ange de rättsliga omständigheter som de anser vara relevanta för att besvara de frågor som ställts av den hänskjutande domstolen, bland annat vad gäller tolkningen av artikel 8.3 i förordning nr 1370/2007. För det andra kan inte den omständigheten att kommissionen, i ett annat förfarande, förordat en annan tolkning av denna bestämmelse än den som angetts i förevarande mål, anses ha en avgörande inverkan på det beslut som domstolen har att meddela i förevarande mål.
- 30 Domstolen anser, efter att ha hört generaladvokaten, att den har tillräcklig kännedom om omständigheterna i målet för att besvara den hänskjutande domstolens frågor och att samtliga argument som är relevanta för målets utgång har avhandlats mellan parterna.
- 31 Begäran om återupptagande av den muntliga delen av förfarandet ska således avslås.

Prövning av tolkningsfrågorna

- 32 Det framgår av beslutet om hänskjutande att det förfarande som är i fråga i det nationella målet avser tilldelningen av ett koncessionsavtal för lokal kollektivtrafik inom regionen Toscana. Upphandlingsförfarandet inleddes av regionen Toscana genom ett meddelande som offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 5 oktober 2013 och avslutades genom ett definitivt beslut av den 2 mars 2016 om att Autolinee Toscane skulle tilldelas avtalet. Detta förfarande omfattas av det materiella tillämpningsområdet för förordning nr 1370/2007.
- 33 Till stöd för sitt överklagande av detta tilldelningsbeslut såväl vid domstolen i första instans som vid appellationsdomstolen, gjorde Mobit gällande att upphandlingsförfarandet i fråga var rättsstridigt med beaktande av artikel 5.2 i förordning nr 1370/2007, på grund av att Autolinee Toscane deltog i detta förfarande.
- 34 Det framgår av de frågor den hänskjutande domstolen har ställt att dessa vilar på premisserna att RATP kunnat erhålla direkttilldelning och Autolinee Toscane helt och hållet kontrolleras av RATP, vilka omständigheter, om de bekräftades, i förekommande fall skulle kunna ifrågasätta lagenligheten av upphandlingen i fråga på grundval av artikel 5.2 b och d i förordning nr 1370/2007. Den hänskjutande domstolen hyser därför tvivel avseende huruvida artikel 5 i denna förordning är tillämplig på ett tilldelningsförfarande såsom det som är aktuellt i det nationella målet.
- 35 EU-domstolen erinrar inledningsvis härvidlag om att det enligt det förfarande för samarbete mellan nationella domstolar och EU-domstolen som införts genom artikel 267 FEUF ankommer på EU-domstolen att ge den nationella domstolen ett användbart svar, som gör det möjligt för den domstolen att avgöra det mål som den ska pröva. I detta syfte kan EU-domstolen behöva omformulera de frågor som hänskjutits. EU-domstolen kan dessutom behöva ta hänsyn till unionsrättsliga bestämmelser som den nationella domstolen inte har hänvisat till i sin fråga (dom av den 1 februari 2017, *Município de Palmela*, C-144/16, EU:C:2017:76, punkt 20 och där angiven rättspraxis).
- 36 I förevarande mål uppkommer emellertid en fråga som ska besvaras innan de frågor som ställts av den hänskjutande domstolen besvaras, nämligen frågan huruvida artikel 5 i förordning nr 1370/2007 är tillämplig i tiden. Denna fråga ska prövas för att det ska kunna avgöras om en behörig nationell myndighet såsom regionen Toscana, som den 5 oktober 2013 inledde ett upphandlingsförfarande för ett avtal om kollektivtrafik som, mot bakgrund av sitt syfte, omfattas av det materiella tillämpningsområdet för förordning nr 1370/2007, och som avslutats den 2 mars 2016 genom ett slutligt tilldelningsbeslut, var skyldig att följa denna artikel. För att denna fråga ska kunna besvaras ska det prövas huruvida övergångsbestämmelserna i artikel 8.2 första stycket i förordning nr 1370/2007 är tillämpliga.
- 37 Enligt artikel 12 i förordning nr 1370/2007 trädde denna förordning i kraft den 3 december 2009, det vill säga ett datum som inföll före såväl inledandet av upphandlingsförfarandet för koncessionsavtalet för lokal kollektivtrafik som datumet för antagandet av det tilldelningsbeslut som är aktuellt i det nationella målet.
- 38 I artikel 8.2 första stycket, vilken har rubriken "Övergångsperiod", i denna förordning, föreskrivs att avtal om kollektivtrafik på väg ska tilldelas i enlighet med artikel 5 i förordningen från och med 3 december 2019.
- 39 Det följer av den tydliga ordalydelsen av artikel 8.2 första stycket i förordning nr 1370/2007 att det i denna bestämmelse, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 37 i sitt förslag till avgörande, fastställs en övergångsperiod på tio år, som löper från och med den dag då denna förordning trädde i kraft till och med den 2 december 2019, under vilken löptid medlemsstaternas behöriga myndigheter, när de tilldelar ett koncessionsavtal för kollektivtrafik på väg, ännu inte är tvungna att följa artikel 5 i

nämnda förordning. Begreppet [tilldelning av avtal] i artikel 8.2 i förordning nr 1370/2007 omfattar nämligen beslutet att ingå ett avtal om kollektivtrafik för järnväg eller väg med ett bolag, oavsett den omständigheten att avtalet kan löpa ut efter det datum då övergångsperioden löper ut, med förbehåll för beaktandet av bestämmelserna om begränsning av varaktigheten av avtalen enligt artikel 4.3 och 4.4 i förordning nr 1370/2007.

- 40 Ett slutligt tilldelningsbeslut kan således antas av en behörig myndighet under denna övergångsperiod utan att den behöver beakta de bestämmelser som anges i artikel 5 i förordning nr 1370/2007.
- 41 Skäl 31 i denna förordning, av vilket det otvetydigt framgår att unionslagstiftaren ansett att det ska föreskrivas övergångsbestämmelser, eftersom de behöriga myndigheterna och kollektivtrafikföretagen behöver tid för att anpassa sig till förordning nr 1370/2007, efter att denna trätt i kraft, bekräftar denna tolkning.
- 42 Detsamma gäller förarbetena till förordning nr 1370/2007. I sitt reviderade förslag till rådets och Europaparlamentets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg av den 20 juli 2005 [KOM(2005) 319 slutlig] föreslog kommissionen således att det skulle föreskrivas att hälften av avtalen om kollektivtrafik, värdemässigt, skulle tilldelas av varje behörig myndighet enligt denna förordning inom fyra eller fem år från och med ikraftträdandet av denna förordning. Det följer av lydelsen i artikel 8.2 i förordning nr 1370/2007 som slutligen antogs av unionslagstiftaren att den, genom att besluta att inte göra en sådan kvantitativ hänvisning i den slutliga versionen av denna bestämmelse, ville ge medlemsstaterna ett visst spelrum vad gäller genomförandet av artikel 5 i denna förordning under övergångsperioden.
- 43 Den tolkning som görs i punkt 40 ovan bekräftas även av den omständigheten, som generaladvokaten påpekat i punkt 49 i sitt förslag till avgörande, att kommissionen den 30 januari 2013 presenterat ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg (COM(2013) 28 final), som avsåg att begränsa räckvidden av artikel 8.2 i förordning nr 1370/2007, genom att föreskriva att övergångsperioden på tio år som löper ut den 2 december 2019 endast skulle tillämpas på artikel 5.3 i denna förordning om de behöriga myndigheternas skyldighet att organisera ett konkurrensutsatt upphandlingsförfarande och att alla andra bestämmelser i denna artikel 5 skulle vara omedelbart tillämpliga.
- 44 Vid ändringen av förordning nr 1370/2007 genom förordning nr 2016/2338 tog unionslagstiftaren emellertid inte med detta förslag. Enligt artikel 8.2 första stycket första meningen i förordning nr 1370/2007, i dess lydelse enligt förordning 2016/2338, som avses i punkt 10 ovan, ska artikel 5 ”gälla för tilldelning av avtal om allmän trafik för persontrafik på väg och via andra spårburna transportsätt än järnväg, såsom tunnelbana eller spårväg från och med den 3 december 2019”.
- 45 Det följer således av dessa uppgifter att innebörden och utgångsdatumet för de övergångsbestämmelser som föreskrivs i artikel 8.2 första meningen i förordning nr 1370/2007 inte förändrades. Dessa övergångsbestämmelser rör således samtliga bestämmelser i artikel 5 i denna förordning.
- 46 Det ska tilläggas att en medlemsstat visserligen kan genomföra artikel 5 i förordning nr 1370/2007 i förtid inom ramen för de åtgärder som vidtas för att successivt börja följa denna artikel 5, enligt artikel 8.2 första stycket andra meningen i denna förordning.
- 47 Så var emellertid inte fallet i det nationella målet vid datumet för inledandet av upphandlingsförfarandet, såsom regionen Toscana och den italienska regeringen bekräftat under den muntliga förhandlingen.

- 48 De övergångsbestämmelser som föreskrivs i artikel 8.2 i förordning nr 1370/2007 ger inte heller de behöriga myndigheterna valmöjlighet att på ett obegränsat sätt fastställa löptiden för avtal om kollektivtrafik på väg.
- 49 I artikel 8.2 första stycket i förordning nr 1370/2007 är det nämligen endast tillämpningen av artikel 5 i denna förordning på avtal om kollektivtrafik på järnväg eller på väg som skjuts upp.
- 50 Denna artikel 8.2 första stycket innebär därför inte att artikel 4 i förordning nr 1370/2007 inte är tillämplig på tilldelningar av avtal om kollektivtrafik som omfattas av dessa övergångsbestämmelser.
- 51 Enligt artikel 4.3 i denna förordning kan löptiden för ett avtal om kollektivtrafik med buss, såsom det avtal som är aktuellt i det nationella målet, inte överskrida tio år, med förbehåll för de fall som föreskrivs i artikel 4.4 i denna förordning, för vilka den tillåter en förlängning om vissa särskilda villkor är uppfyllda.
- 52 I förevarande fall har koncessionsavtalet för lokal kollektivtrafik ingåtts mellan regionen Toscana och Autolinee Toscane för en period på 108 månader, det vill säga nio år, vilket innebär att avtalet beaktar begränsningen av löptiden för avtalet enligt förordning nr 1370/2007.
- 53 Mot bakgrund av det ovan anförda ska tolkningsfrågorna besvaras på följande sätt: Artiklarna 5 och 8.2 i förordning nr 1370/2007 ska tolkas så, att artikel 5 i förordningen inte är tillämplig på ett upphandlingsförfarande som genomförts före den 3 december 2019, vilket innebär att en behörig myndighet som, före detta datum, genom ett tilldelningsbeslut som avslutar ett förfarande för konkurrensutsatt upphandling tilldelar ett bolag ett koncessionsavtal för lokal kollektivtrafik på väg inte är skyldig att följa artikel 5 i denna förordning.

Rättegångskostnader

- 54 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

Artiklarna 5 och 8.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 ska tolkas så, att artikel 5 i förordningen inte är tillämplig på ett upphandlingsförfarande som genomförts före den 3 december 2019, vilket innebär att en behörig myndighet som, före detta datum, genom ett tilldelningsbeslut som avslutar ett förfarande för konkurrensutsatt upphandling tilldelar ett bolag ett koncessionsavtal för lokal kollektivtrafik på väg inte är skyldig att följa artikel 5 i denna förordning.

Underskrifter