Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
25 päivänä lokakuuta 2018 [1] [i]

Yhdistetyt asiat C-350/17 ja C-351/17

Mobit Soc. cons. arl
vastaan
Regione Toscana (C-350/17),
Autolinee Toscane SpA:n ja
Régie autonome des transports parisiensin (RATP) osallistuessa asian käsittelyyn
ja
Autolinee Toscane SpA
vastaan
Mobit Soc. cons. arl (C-351/17),
Regione Toscanan ja
Régie autonome des transports parisiensin (RATP) osallistuessa asian käsittelyyn

(Ennakkoratkaisupyyntö – Consiglio di Stato (ylin hallintotuomioistuin, Italia))

Ennakkoratkaisupyyntö – Asetus N:o 1370/2007 – Rautateiden ja maanteiden julkiset henkilöliikennepalvelut – 5 artikla – Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten sopimuspuolen valinta – 8 artiklan 2 kohta – Siirtymäkauden järjestely – 5 artiklan soveltumattomuus päivämäärien 3.12.2009 ja 2.12.2019 välillä tehtyihin sopimuspuolen valintoihin – 8 artiklan 3 kohta – Siirtymäkauden järjestely – 5 artiklan soveltumattomuus ennen päivämäärää 3.12.2009 tehtyihin sopimuspuolen valintoihin – 5 artiklan 2 kohta – Suorahankinta – Sisäisen liikenteenharjoittajan liiketoiminnan rajaamista koskeva vaatimus – Noudattamatta jättäminen – Vaikutuksettomuus menettelyyn, jossa sopimuspuoli valitaan tarjouskilpailun perusteella – Toimivaltaisen viranomaisen ja sisäisen liikenteenharjoittajan käsitteet

I Johdanto

1. Consiglio di Stato (ylin hallintotuomioistuin, Italia) on esittänyt kahdella 6.4.2017 tekemällään välipäätöksellä unionin tuomioistuimelle kaksi ennakkoratkaisupyyntöä rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta 23.10.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 [2] 5 artiklan 2 kohdan ja 8 artiklan 3 kohdan tulkinnasta.

1 Alkuperäinen kieli: ranska.

2 EUVL 2007, L 315, s. 1.

2. Nämä ennakkoratkaisupyynnöt on esitetty yhtäältä riita-asiassa, jossa ovat vastakkain Mobit Soc. cons. arl, joka on konsortio, johon kuuluu useita liikennealalla toimivia italialaisia yrityksiä, ja Regione Toscana (Toscanan hallintoalue, Italia), ja joka koskee Régie autonome des transports parisiensin (RATP) määräysvallassa olevan yrityksen, Autolinee Toscane SpA:n, lopullista valintaa julkisia paikallisliikennepalveluja koskevan sopimuksen sopimuspuoleksi, ja toisaalta riita-asiassa, joka kuuluu samaan asiayhteyteen ja jossa ovat vastakkain Autolinee Toscane ja Mobit.

3. Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pyrkii näillä kysymyksillä selvittämään lähinnä, onko asetuksen N:o 1370/2007 5 ja 8 artiklaa tulkittava siten, että pääasian oikeudenkäynnissä asianosaisena olevan Autolinee Toscanen kaltainen liikenteenharjoittaja on poissuljettava menettelystä, jossa sopimuspuoli valitaan tarjouskilpailun perusteella, sillä perusteella, että tämä liikenteenharjoittaja on jonkin toisen liikenteenharjoittajan eli tässä asiassa RATP:n määräysvallassa ja että tämä toinen liikenteenharjoittaja on suoraan valittu sopimuspuoleksi ennen tämän asetuksen voimaantuloa. [3]

4. Katson jäljempänä tässä ratkaisuehdotuksessa esitetyistä syistä, että mikään asetuksen N:o 1370/2007 säännös ei ole pääasiaan liittyvissä olosuhteissa esteenä Autolinee Toscanen kaltaisen liikenteenharjoittajan valinnalle julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen sopimuspuoleksi tarjouskilpailun perusteella.

II Asiaa koskeva lainsäädäntö

A Unionin oikeus

5. Asetuksen N:o 1370/2007 tarkoituksena on sen 1 artiklan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan määritellä, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat unionin oikeuden sääntöjä noudattaen toimia julkisen henkilöliikenteen alalla varmistaakseen sellaisten yleishyödyllisten palvelujen tarjoamisen, jotka ovat muun muassa monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.

6. Tämän asetuksen 2 artiklassa säädetään muun muassa seuraavista määritelmistä:

”– –

b) ’toimivaltaisella viranomaisella’ [tarkoitetaan] jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden viranomaista tai viranomaisten ryhmittymää, jolla on valtuudet toimia julkisen henkilöliikenteen alalla tietyllä maantieteellisellä alueella, tai muuta elintä, jolle on annettu tällaiset valtuudet;

– –

h) ’ilman tarjouskilpailua tekemisellä’ [eli suorahankinnalla tai sopimuspuolen suoralla valinnalla] [tarkoitetaan] sopimuksen tekemistä tietyn liikenteenharjoittajan kanssa [oikeammin: tietyn liikenteenharjoittajan valintaa julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen sopimuspuoleksi] ilman edeltävää tarjouskilpailumenettelyä;

– –

j) ’sisäisellä liikenteenharjoittajalla’ [tarkoitetaan] oikeudellisesti erillistä yksikköä, joka on toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, tai viranomaisten ryhmittymän tapauksessa vähintään yhden toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, määräysvallassa vastaavalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt;

3 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 21 ja 22 kohta.

– –”.

7. Asetuksen N:o 1370/2007 3 artiklan 1 kohdassa säädetään, että ”kun toimivaltainen viranomainen päättää myöntää valitsemalleen liikenteenharjoittajalle minkä tahansa luonteisen yksinoikeuden ja/tai korvauksen julkisen palvelun velvoitteiden täyttämisestä, tämän viranomaisen on myönnettävä se julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen puitteissa”.

8. Asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan otsikkona on ”Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekeminen”, ja siinä säädetään seuraavaa:

”1. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään tässä asetuksessa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti. – –

2. Toimivaltainen paikallinen viranomainen, riippumatta siitä, onko se integroituja julkisia henkilöliikennepalveluja tarjoava yksittäinen viranomainen tai viranomaisten ryhmittymä, voi päättää tarjota itse julkisia henkilöliikennepalveluja tai tehdä julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia ilman tarjouskilpailua oikeudellisesti erillisen yksikön kanssa, joka on toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, tai viranomaisten ryhmittymän tapauksessa vähintään yhden toimivaltaisen paikallisen viranomaisen, määräysvallassa vastaavalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt, ellei tämä ole kiellettyä kansallisen lainsäädännön nojalla. Silloin, kun toimivaltainen paikallinen viranomainen tekee tällaisen päätöksen, sovelletaan seuraavia säännöksiä:

a) Sen määrittämiseksi, onko toimivaltaisella paikallisella viranomaisella edellä tarkoitettu määräysvalta, on otettava huomioon muun muassa seuraavat tekijät: edustus hallinto-, johto- tai valvontaelimissä, tätä koskevat määräykset yhtiöjärjestyksessä, omistussuhteet sekä strategisia päätöksiä ja yksittäisiä liikkeenjohdollisia päätöksiä koskeva tosiasiallinen vaikutus- ja määräysvalta. Yhteisön oikeuden mukaisesti toimivaltaisen viranomaisen 100 prosentin omistusosuus, erityisesti, kun on kyse julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksista, ei ole ehdoton edellytys tässä kohdassa tarkoitetun määräysvallan vahvistamiselle edellyttäen, että määräysvalta voidaan vahvistaa muiden tekijöiden pohjalta.

b) Tämän kohdan soveltaminen edellyttää, että sisäisen liikenteenharjoittajan ja kaikkien yksiköiden, joihin kyseisellä liikenteenharjoittajalla on vähäistäkin vaikutusvaltaa, julkisten henkilöliikennepalvelujen harjoittamiseen liittyvä liiketoiminta tapahtuu toimivaltaisen paikallisen viranomaisen alueella, siitä huolimatta, että liiketoimintaan voi liittyä muita reittejä tai lisätoimintoja, jotka ulottuvat toisen toimivaltaisen paikallisen viranomaisen alueelle, ja että nämä liikkeenharjoittajat ja yksiköt eivät osallistu toimivaltaisen paikallisen viranomaisen toimivalta-alueen ulkopuolella järjestettyihin tarjouskilpailuihin.

c) Sen estämättä, mitä b alakohdassa säädetään, sisäinen liikenteenharjoittaja voi osallistua oikeudenmukaisiin tarjouskilpailuihin kaksi vuotta ennen sen kanssa ilman tarjouskilpailua tehdyn sopimuksen päättymistä edellyttäen, että tämän sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa tehdyn sopimuksen piiriin kuuluvien henkilöliikennepalvelujen osalta on tehty lopullinen päätös oikeudenmukaisen tarjouskilpailun järjestämisestä ja että sisäisellä liikenteenharjoittajalla ei ole muita julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty sen kanssa ilman tarjouskilpailua.

d) Ellei toimivaltaista paikallista viranomaista ole, a–c alakohtaa sovelletaan kansalliseen viranomaiseen muun kuin valtakunnallisen maantieteellisen alueen hyväksi edellyttäen, että sisäinen liikenteenharjoittaja ei osallistu julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamista koskeviin tarjouskilpailuihin, jotka järjestetään sen alueen ulkopuolella, jonka osalta julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus on tehty.

– –

3. Toimivaltaisen viranomaisen, joka turvautuu muuhun ulkopuoliseen tahoon kuin sisäiseen liikenteenharjoittajaan, on tehtävä julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tarjouskilpailumenettelyn perusteella lukuun ottamatta 4, 5 ja 6 kohdassa tarkoitettuja tapauksia. Tarjouskilpailussa noudatettavan menettelyn on oltava avoin kaikille liikenteenharjoittajille, oikeudenmukainen ja siinä on noudatettava avoimuuden ja syrjimättömyyden periaatteita. Tarjousten jättämisen ja mahdollisen esivalinnan jälkeen menettelyyn saattaa sisältyä neuvotteluja, joissa on noudatettava edellä mainittuja periaatteita ja joissa pyritään määrittämään, kuinka voitaisiin parhaiten täyttää erityiset tai monitahoiset vaatimukset.

– –”.

9. Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan otsikkona on ”Siirtymäkausi”, ja siinä säädetään seuraavaa:

”1. Julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset tehdään tässä asetuksessa säädettyjen sääntöjen mukaisesti. – –

2. Rauta- ja maanteiden julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä on aloitettava 5 artiklan soveltaminen 3 päivästä joulukuuta 2019 lukien, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista. Tämän siirtymäkauden aikana jäsenvaltioiden on toteutettava toimia 5 artiklan noudattamiseksi asteittain erityisesti kuljetuskapasiteettiin liittyvien vakavien rakenteellisten ongelmien välttämiseksi.

Jäsenvaltioiden on kuuden kuukauden kuluessa siirtymäkauden ensimmäisen puoliskon päättymisestä toimitettava komissiolle edistymisestään kertomus, josta ilmenee 5 artiklan mukaisesti tehtyjen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten mahdollinen asteittainen täytäntöönpano. Jäsenvaltioiden kertomusten perusteella komissio voi ehdottaa jäsenvaltioille osoitettavia aiheellisia toimia.

3. Edellä 2 kohdan soveltamisessa ei oteta huomioon julkisia palveluhankintoja koskevia sopimuksia, jotka on tehty yhteisön ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti

a) ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;

b) ennen 26 päivää heinäkuuta 2000 muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;

c) 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen 3 päivää joulukuuta 2009 oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen;

d) 26 päivästä heinäkuuta 2000 lukien ja ennen 3 päivää joulukuuta 2009 muuta menettelyä kuin oikeudenmukaista tarjouskilpailumenettelyä noudattaen.

Edellä a kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka. Edellä b ja c kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, mutta enintään 30 vuoden ajan. Edellä d kohdassa tarkoitettujen sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, edellyttäen kuitenkin, että ne ovat voimassa määrätyn ajan, joka vastaa 4 artiklassa säädettyjä aikoja.

Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, jos niiden päättämisestä aiheutuisi kohtuuttomia oikeudellisia tai taloudellisia seurauksia ja edellyttäen, että komissio on antanut hyväksyntänsä.

– –”

B Italian lainsäädäntö

10. Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on täsmentänyt, että pääasian kohteena olevien riitojen ratkaisemisen kannalta merkityksellisiä säännöksiä ovat asetuksen N:o 1370/2007 säännösten lisäksi julkiseen paikallisliikenteeseen liittyvien tehtävien ja vastuiden antamisesta hallintoalueille ja paikallisyhteisöille 15.3.1997 annetun lain nro 59 4 §:n 4 momentin nojalla 19.11.1997 annetun asetuksen nro 422 (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, nro 59; jäljempänä 19.11.1997 annettu asetus) säännökset.

11. Edellä mainitun 19.11.1997 annetun asetuksen 18 §:ssä, jonka otsikkona on "Julkisten alueellisten ja paikallisten liikennepalvelujen järjestäminen", säädetään seuraavaa:

"– –

2) Jotta kannustettaisiin monopolirakenteiden ylittämiseen ja kilpailullisten toimintasääntöjen käyttöönottamiseen alueellisten ja paikallisten liikennepalvelujen hallinnoinnissa, hallintoalueet ja paikallisyhteisöt noudattavat palveluja koskevia toimeksiantoja antaessaan 14.11.1995 annetun lain nro 481 2 §:n periaatteita ja varmistavat erityisesti

a) kilpailuttamismenettelyjen käyttämisen palvelun hallinnoijaa valittaessa 19 §:ssä säädettyjen palvelusopimuksen osatekijöiden perusteella sekä julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista annetun yhteisön ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti – –. Yhtiöt sekä niiden emoyhtiöt, saman konsernin jäsenyhtiöt ja tytäryhtiöt, jotka valitaan Italiassa tai ulkomailla sopimuspuoliksi [asetuksen N:o 1370/2007] 5 artiklan ja 8 artiklan 3 kohdan säännösten, kun näitä säännöksiä luetaan yhdessä, vastaisesti ja kun nämä valinnat ovat voimassa päivämäärän 3.12.2019 jälkeenkin, eivät voi osallistua mihinkään palveluja koskevan toimeksiannon antomenettelyyn, vaikka se olisi jo aloitettu. Poissulkeminen ei koske yrityksiä, joille on annettu kilpailuttamismenettelyn kohteena ollutta palvelua koskeva toimeksianto – –".

III Pääasian kohteena olevat riidat ja ennakkoratkaisukysymykset

12. Mobit on italialainen konsortio (società consortile), johon kuuluu useita liikennealan yrityksiä.

13. Autolinee Toscane on italialainen yhtiö, joka on RATP:n määräysvallassa RATP DEV S.A.- ja RATP DEV Italia S.r.l. -nimisten yhtiöiden välityksellä. Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen antamien tietojen mukaan RATP on Ranskan valtion perustama ja tämän määräysvallassa oleva julkinen elin, jolle Ranskan valtio on antanut julkisia liikennepalveluja koskevia sopimuksia vuodesta 1948 lähtien. RATP:n kanssa Ranskassa tehty sopimus, joka oli voimassa tosiseikkojen tapahtuma-aikana, päättyy 31.12.2039.

14. Regione Toscana pani vireille Euroopan unionin virallisessa lehdessä 5.10.2013 julkaistulla ilmoituksella menettelyn, joka koski julkisia paikallisliikenteen palveluja koskevan konsession antamista sen alueella.

15. Regione Toscana osoitti tarjouspyynnöt niille ainoille kahdelle yksikölle, jotka olivat ilmaisseet kiinnostuksensa osallistua menettelyyn, eli Mobitille ja Autolinee Toscanelle.

16. Autolinee Toscane valittiin alustavasti sopimuksen sopimuspuoleksi 24.11.2015. Autolinee Toscane valittiin lopullisesti sopimuspuoleksi 2.3.2016.

17. Mobit nosti 15.4.2016 kanteen tästä lopullisesta sopimuspuolen valintaa koskevasta päätöksestä Tribunale amministrativo della Toscanassa (Toscanan hallintotuomioistuin, Italia). Mobit riitautti kanteessaan menettelyn laillisuuden ja nojautui perusteisiin, joiden mukaan Autolinee Toscanen osallistuminen tarjouskilpailuun oli lainvastainen ja hyväksytyssä tarjouksessa oli ollut puutteita, sekä toissijaisesti koko menettelyn lainvastaisuuteen.

18. Autolinee Toscane nosti vastakanteen, jossa se vaati Mobitin esittämän tarjouksen sulkemista pois menettelystä. RATP osallistui väliintulijana asian käsittelyyn Autolinee Toscanen vaatimusten tukemiseksi.

19. Tribunale amministrativo della Toscana (Toscanan hallintotuomioistuin) hyväksyi sekä Mobitin pääkanteen että Autolinee Toscanen vastakanteen 28.10.2016 antamallaan tuomiolla. Tämä tuomioistuin kumosi riidanalaiset päätökset ja toimenpiteet Autolinee Toscanen hyväksi tehdystä päätöksestä lukien, koska sen tarjous ei täyttänyt tarjouspyyntöä koskevassa säännöstössä vahvistettuja edellytyksiä. Se sulki pois menettelystä myös Mobitin tarjouksen, joten sen tarjous ei voinut tulla Autolinee Toscanen tarjouksen tilalle sopimuksen tekomenettelyssä.

20. Mobit valitti tästä tuomioista ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen ja vetosi erityisesti asetuksen N:o 1370/2007 2 artiklan b ja j alakohdan, 5 artiklan 2 kohdan ja 8 artiklan 3 kohdan rikkomiseen.

21. Mobit väitti erityisesti, että Autolinee Toscane olisi pitänyt sulkea pois sopimuspuolen valintamenettelystä asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdan b ja d alakohdan nojalla, koska se on sellaisen yrityksen – RATP – määräysvallassa, joka oli aiemmin valittu suoraan sopimuspuoleksi Ranskassa ja jota on pidettävä edellä mainituissa säännöksissä tarkoitettuna sisäisenä liikenteenharjoittajana.

22. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että jos tätä asetusta pitäisi tulkita siten, että siinä edellytetään tarjouskilpailumenettelyn yhteydessä sellaisten yritysten poissulkemista, jotka on muulloin valittu suoraan sopimuspuoleksi, se joutuisi muuttamaan ensimmäisessä oikeusasteessa annettua tuomiota ja toteamaan, että Autolinee Toscane ei voinut olla sopimuspuoleksi valittu.

23. Näin ollen Consiglio di Stato (ylin hallintotuomioistuin) on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohtaa (erityisesti sisäistä liikenteenharjoittajaa koskevaa b ja d alakohdassa säädettyä kieltoa osallistua extra moenia -tarjouspyyntömenettelyihin) sovellettava myös ennen kyseisen asetuksen voimaantuloa tehtyihin suorahankintoihin?

2) Voiko ”sisäisen liikenteenharjoittajan” luonnehdinnan täyttää käsitteellisesti – kyseisessä asetuksessa tarkoitetulla tavalla ja mahdollisesti vastaavasti in house -hankintojen osalta kehittyneen oikeuskäytännön mukaisesti – julkisoikeudellinen oikeushenkilö, jonka valtion viranomainen on suoraan valinnut paikallisliikenteen palveluja koskevan sopimuksen sopimuspuoleksi, jos ensin mainittu on suoraan sidoksissa jälkimmäiseen organisaation ja määräysvallan osalta ja sen osakekanta on kyseisen valtion hallussa (kokonaan tai osittain, viimeksi mainitussa tapauksessa yhdessä muiden julkisyhteisöjen kanssa)?

3) Jos kyseessä on asetuksen N:o 1370/2007 soveltamisalaan kuuluva palveluja koskeva suorahankinta, onko se, että edellä mainittu valtion viranomainen perustaa sopimuspuolen valinnan jälkeen julkisen hallintoelimen, jolla on valtuudet järjestää kyseiset palvelut (jolloin valtiolle kuitenkin jää yksinomainen toimivalta määrätä konsessioiden antamisesta) ja joka ei kohdista mitään ’vastaavaa määräysvaltaa’ sopimuspuoleen, jolta palvelu hankitaan suorahankintana, sellainen seikka, jonka perusteella kyseinen sopimuspuoleksi valinta voi jäädä asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaisen sääntelyn soveltamisalan ulkopuolelle?

4) Merkitseekö suorahankinnan alkuperäinen määräaika, joka on pidempi kuin 30 vuoden määräaika, joka päättyy 3.12.2039 [eli määräaika, joka alkaa asetuksen (EY) N:o 1370/2007 voimaantulopäivästä], sitä, että sopimuspuolen valinta ei ole kyseisen asetuksen 5 artiklassa ja 8 artiklan 3 kohdassa, yhdessä luettuina, vahvistettujen periaatteiden mukainen, vai onko tämän sääntöjenvastaisuuden katsottava kaikissa oikeudellisissa suhteissa korjaantuneen automaattisesti sen vuoksi, että se lyhenee lain nojalla (8 artiklan 3 kohta) implisiittisesti kyseisen 30 vuoden määräajan mittaiseksi?"

IV Asian käsittely unionin tuomioistuimessa

24. Ennakkoratkaisupyynnöt kirjattiin saapuneiksi unionin tuomioistuimen kirjaamoon 12.6.2017.

25. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet Mobit, Autolinee Toscane, Regione Toscana, RATP, Ranskan ja Portugalin hallitukset sekä Euroopan komissio.

26. Istunnossa, joka pidettiin 21.6.2018, olivat edustettuina Mobit, Autolinee Toscane, Regione Toscana, RATP, Italian ja Ranskan hallitukset sekä komissio, jotka esittivät huomautuksiaan.

V Oikeudellinen arviointi

27. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on esittänyt neljä kysymystä asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdan ja 8 artiklan 3 kohdan tulkinnasta, jotta määritettäisiin, onko pääasiassa asianosaisena olevan Autolinee Toscanen kaltainen liikenteenharjoittaja suljettava pois menettelystä, jossa sopimuspuoli valitaan tarjouskilpailun perusteella, sillä perusteella, että tämä liikenteenharjoittaja on toisen liikenteenharjoittajan, tässä tapauksessa RATP:n, määräysvallassa, ja viimeksi mainittu on suoraan valittu sopimuspuoleksi ennen tämän asetuksen voimaantuloa.

28. Mielestäni mikään asetuksen N:o 1370/2007 säännöksistä ei ole pääasiaan liittyvissä olosuhteissa esteenä sille, että Autolinee Toscanen kaltainen liikenteenharjoittaja valitaan julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen sopimuspuoleksi tarjouskilpailun perusteella.

29. Tämä lähestymistapa perustuu kolmeen erilliseen ja itsenäiseen perusteeseen eli asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdassa vahvistettuun siirtymäkauden järjestelyyn (A jakso), tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa vahvistettuun siirtymäkauden järjestelyyn (B jakso) sekä kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan ja 5 artiklan 3 kohdan väliseen suhteeseen (C jakso).

30. Täydellisyyden vuoksi tutkin D jaksossa käsitteitä "sisäinen liikenteenharjoittaja" ja "toimivaltainen viranomainen", jotka ovat toisen ja kolmannen kysymyksen kohteina.

A Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdassa vahvistetun siirtymäkauden järjestelyn sovellettavuus pääasian kohteena olevan kaltaiseen sopimuspuolen valintamenettelyyn

31. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ensimmäinen kysymys koskee asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdan sovellettavuutta ennen tämän asetuksen voimaantuloa tapahtuneisiin suorahankintoihin. Tämä kysymys koskee pääasian kohteena olevan riidan yhteydessä RATP:n suoraa valintaa sopimuspuoleksi Ranskassa, mikä ei ole tämän riidan kohteena mutta voisi Mobitin perustelujen mukaan merkitä sitä, että Autolinee Toscane pitäisi sulkea pois pääasiassa riidanalaisesta sopimuspuolen valintamenettelystä kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla. [4]

4 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 21 ja 22 kohta.

32. Jo ennen tämän kysymyksen tutkimista on pohdittava, oliko Regione Toscanan kaltainen kansallinen viranomainen velvollinen noudattamaan asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklaa pääasian kohteena olevan kaltaisessa 2.3.2016 päättyneessä sopimuspuolen valintamenettelyssä. [5]

33. Mielestäni aivan aluksi on todettava, että asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdassa vahvistetusta siirtymäkauden järjestelystä seuraa, että tämän asetuksen 5 artikla ei ole sovellettavissa pääasian kohteena olevan kaltaisessa sopimuspuolen valintamenettelyssä (1 alajakso).

34. Tutkin tämän jälkeen täydellisyyden vuoksi Mobitin esittämän perustelun, jonka mukaan tämä siirtymäkauden järjestely koskee vain kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohtaa saman asetuksen 8 artiklan 2 kohdan selkeästä sanamuodosta huolimatta (2 alajakso).

35. Esitän lopuksi perustelut, joiden vuoksi on erotettava toisistaan asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdassa vahvistettu siirtymäkauden järjestely ja tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa vahvistettu siirtymäkauden järjestely (3 alajakso), ja käsittelen viimeksi mainittua järjestelyä tämän ratkaisuehdotuksen B jaksossa.

1. Asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan soveltumattomuus pääasian kohteena olevan kaltaisen sopimuspuolen valintamenettelyn yhteydessä

36. Korostan, että asetuksen N:o 1370/2007 12 artiklassa säädetään, että tämä asetus tulee voimaan 3.12.2009. Kyseisen asetuksen 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäisessä virkkeessä säädetään kuitenkin, että rauta- ja maanteiden julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisessä on aloitettava saman asetuksen 5 artiklan soveltaminen *3.12.2019 lukien*.

37. Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäisessä virkkeessä vahvistetaan toisin sanoen 10 vuoden siirtymäkausi, joka alkaa tämän asetuksen voimaantulosta ja päättyy 2.12.2019 ja jonka aikana jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset eivät ole velvollisia noudattamaan tämän asetuksen 5 artiklaa valitessaan pääasian kohteena olevan sopimuksen kaltaisen maanteiden julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen sopimuspuolen.

38. Pääasian kohteena oleva riita koskee sopimuspuolen valintaa, joka on tehty 2.3.2016 eli ennen tämän siirtymäkauden päättymistä. [6] Päättelen tästä, että Regione Toscana ei ollut velvollinen noudattamaan asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklaa tähän riita-asiaan liittyvässä asiayhteydessä.

39. Tilanne olisi toinen vain siinä tapauksessa, että riita-asiassa kyseessä oleva sopimuspuolen valinta kuuluisi kansalliseen järjestelyyn, jolla *pannaan täytäntöön etukäteen* asetuksen N:o 1370/2007 5 artikla, mikä nimenomaisesti sallitaan ja mihin jopa kannustetaan tämän asetuksen 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan toisessa virkkeessä. Tässä tapauksessa pitäisi katsoa, että Regione Toscana oli tosiasiallisesti velvollinen noudattamaan kyseistä 5 artiklaa tämän saman riita-asian asiayhteydessä tässä kansallisessa järjestelyssä määritetyn mukaisesti.

40. Mistään unionin tuomioistuimelle toimitetun asiakirja-aineiston asiakirjasta ei kuitenkaan ilmene, että Italian tasavalta tai Regione Toscana olisivat päättäneet panna asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan täytäntöön etukäteen eli ennen siirtymäkauden päättymistä. Kun Italian hallitukselta ja Regione Toscanalta tiedusteltiin tätä istunnossa, ne vahvistivat, että etukäteistä täytäntöönpanoa ei ollut tapahtunut. On kuitenkin ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen tehtävänä tarkistaa, että tilanne on tällainen.

5 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 16 kohta.

6 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 16 kohta.

41. Näin ollen ehdotan ensisijaisesti, että unionin tuomioistuin vastaa esitettyihin kysymyksiin seuraavasti. Asetuksen No 1370/2007 8 artiklan 2 kohtaa on tulkittava siten, että tämän asetuksen 5 artiklaa ei voida soveltaa pääasian kohteena olevan kaltaisessa sopimuspuolen valintamenettelyssä, joka on toteutettu ennen kyseisen asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa vahvistetun siirtymäkauden päättymistä, paitsi siinä tilanteessa, että tämä sopimuspuolen valinta kuuluu sellaisen kansallisen järjestelyn piiriin, jolla pannaan kyseinen 5 artikla etukäteen täytäntöön, ja siltä osin kuin tässä järjestelyssä niin määritetään.

2. Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan ja 5 artiklan väliset suhteet

42. Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan sanamuodostakin ilmenee, että tässä säännöksessä säädetään väliaikaisesta vapautuksesta, joka koskee tämän asetuksen 5 artiklaa kokonaisuudessaan, kuten Autolinee Toscane, Regione Toscana, RATP ja Ranskan hallitus esittävät.

43. Komissio on kuitenkin todennut asetusta N:o 1370/2007 koskevissa tulkitsevissa suuntaviivoissaan, että ”vain 5 artiklan 3 kohta – – on olennainen tässä yhteydessä”.[7] Mobit on tukenut tätä tulkintaa kirjallisissa huomautuksissaan.

44. Komissio on esittänyt suuntaviivoissaan systeemisen perustelun perustellakseen tätä tulkintaa. Sen mukaan asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan muut kuin sen 3 kohtaan sisältyvät säännökset olisivat ”perussopimuksen yleisperiaatteita tai vastaavaa oikeuskäytäntöä lievempiä”. Toisin sanoen se, että ”jäädytetään” näiden säännösten soveltaminen siirtymäkauden ajaksi, pakottaisi toimivaltaiset viranomaiset noudattamaan ankarampia velvoitteita eli velvoitteita, jotka perustuvat perussopimuksen yleisiin periaatteisiin ja vastaavaan oikeuskäytäntöön.

45. Tämä tulkinta on mielestäni hylättävä kolmella perusteella, jotka esitän seuraavassa.

46. Se on ensinnäkin vastoin asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan yksiselitteistä sanamuotoa, jossa viitataan saman asetuksen 5 artiklaan ilman muita täsmennyksiä.

47. Tämän jälkeen on todettava, että ei ole unionin tuomioistuimen tehtävänä ”arvata” asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdassa vahvistetun kaltaisen siirtymäkauden järjestelyn ulottuvuutta vertaamalla systeemisesti velvoitteita, joita aiheutuu kahdesta instrumentista, tässä tapauksessa tästä asetuksesta ja EUT-sopimuksesta. Tällainen menettelytapa olisi mielestäni vaarallinen ennakkotapaus, kun otetaan huomioon toimivallan jaon ja oikeusvarmuuden periaatteet.

48. Lopuksi vaikuttaa siltä, että komissio haluaa ottaa tulkinnan avulla uudelleen käyttöön rajoituksen, jonka unionin lainsäätäjä hylkäsi. Vaikka tämä asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan ulottuvuuden rajoitus ei ilmene tämän asetuksen ensimmäisestä versiosta, sellaisena kuin se hyväksyttiin 23.10.2007, myös unionin lainsäätäjä näet hylkäsi sen antaessaan 14.12.2016 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/2338 asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta.[8]

49. Komissio oli näet muutosasetusta koskevassa ehdotuksessaan nimenomaisesti esittänyt asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan ulottuvuuden rajoittamista siten, että se koskisi vain kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohtaa.[9] Tällaista rajoitusta ei kuitenkaan sisälly muutosasetuksen lopulliseen sanamuotoon, sellaisena kuin neuvosto ja Euroopan parlamentti sen hyväksyivät.[10]

7 Komission tiedonanto rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista annettua asetusta (EY) N:o 1370/2007 koskevista tulkitsevista suuntaviivoista (EUVL 2014, C 92, s. 1), 2.6.1 kohta.

8 EUVL 2016, L 354, s. 22. Tämä muutosasetus on tullut voimaan 24.12.2017 sen 2 artiklan nojalla.

9 Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta, KOM(2013) 28 lopullinen, 30.1.2013, s. 7 ja 16.

10 Ks. asetuksen 2016/2338 1 artiklan 9 alakohta.

50. Päättelen edellä esitetystä, että asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdassa vahvistetaan siirtymäkausi, jonka aikana mikään tämän asetuksen 5 artiklan säännöksistä ei ole sitova.

3. Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan ja 8 artiklan 3 kohdan väliset suhteet

51. Katson seuraavista syistä, että asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdassa ja 8 artiklan 3 kohdassa vahvistetaan kaksi erillistä siirtymäkauden järjestelyä, kuten lähinnä RATP, Ranskan hallitus ja komissio ovat esittäneet.

52. Korostan aluksi, että lainsäädäntöprosessi, joka johti asetuksen N:o 1370/2007 antamiseen ja joka alkoi 26.7.2000 päivätystä komission ehdotuksesta, on ollut erityisen pitkä ja vaikea. Sen jälkeen kun ehdotuksen käsittely juuttui pysyvästi neuvostoon,[11] komission alun perin ehdottamaan sanamuotoon tehtiin huomattavia muutoksia. Erityisesti tämän asetuksen 8 artiklan 2 ja 3 kohdan siirtymäkauden mekanismit perustuvat suureksi osaksi yhteiseen kantaan, jonka neuvosto vahvisti 11.12.2006.[12]

53. Ensinnäkin nämä kaksi säännöstä koskevat sopimuspuolen valintoja, joita on tehty eri ajanjaksojen aikana. Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdalla pyritään varmistamaan siirtymäkausi *uusille* sopimuspuolen valinnoille eli niille, jotka tehdään tämän asetuksen voimaantulopäivän 3.12.2009 jälkeen.[13] Kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa säädetään sitä vastoin siirtymäkauden mekanismista *voimassa olevien* eli ennen päivämäärää 3.12.2009 tehtyjen sopimuspuolten valintojen osalta.

54. Toiseksi näiden kahden siirtymäkauden mekanismin päättymispäivämäärät ovat erilaiset. Yhtäältä asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdassa vahvistetun mekanismin voimassaolo päättyy *2.12.2019*. Kyseisen säännöksen sanamuodosta näet ilmenee, että siinä vaaditaan tämän asetuksen 5 artiklan noudattamista 3.12.2019 lukien.

55. Toisaalta tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa säädetään, että aikaisempien sopimusten soveltamista voidaan jatkaa niiden *voimassaolon päättymiseen saakka*, samalla kun useimmille näistä sopimuksista asetetaan *määräaika*. Esittääkseni konkreettisen esimerkin, sopimuksen, jonka sopimuspuoleksi Ranskan valtio oli suoraan valinnut RATP:n ja johon Mobit on vedonnut pääasiassa, voimassaolo päättyy 31.12.2039, mutta siihen voidaan soveltaa edellä mainitussa säännöksessä vahvistettua järjestelyä vain määräpäivään 3.12.2039 saakka.[14] Näin ollen on ilmeistä, että tämän jälkimmäisen siirtymäkauden mekanismin kesto ei ole sama kuin ensimmäisen siirtymäkauden mekanismin, jonka voimassaolo päättyy 2.12.2019.

56. Näin ollen ensimmäinen siirtymäkauden mekanismi viivästyttää asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan soveltamista uusiin sopimuspuolen valintoihin 3.12.2019 saakka, kun taas jälkimmäisessä siirtymäkauden mekanismissa poissuljetaan tämän asetuksen soveltaminen voimassa oleviin sopimuspuolen valintoihin niiden voimassaolon päättymiseen tai määräpäivään saakka.

11 Ks. esim. komission tarkistettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista, 20.7.2005, KOM(2005) 319 lopullinen, s. 4: ”Neuvosto ei ole vieläkään edistynyt ehdotuksen käsittelyssä viisi vuotta sen antamisen jälkeen. Yhteiseen kantaan johtavaa kompromissia ei ole onnistuttu tekemään, koska jäsenvaltioilla on ollut erilaisia kokemuksia maaliikenteen avaamisesta kilpailulle, minkä vuoksi ne ovat olleet hyvin eri mieltä siitä, missä määrin liikenne olisi avattava kilpailulle”.

12 Neuvoston 11.12.2006 vahvistama yhteinen kanta N:o 2/2007 (EUVL 2007, C 70 E, s. 1, ks. erityisesti s. 9 ja 17).

13 Ks. asetuksen N:o 1370/2007 12 artikla.

14 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 75–85 kohta.

57. Kolmanneksi asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdassa vahvistetun siirtymäkauden mekanismin ulottuvuus kattaa vain tämän asetuksen 5 artiklan, jonka soveltamista viivästytetään päivämäärien 3.12.2009 ja 2.12.2019 välillä tehtyjen uusien sopimuspuolten valintojen osalta. Sitä vastoin kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa säädetty siirtymäkauden mekanismi ei nähdäkseni koske vain tiettyä erityissäännöstä, joten se koskee kaikkia asetuksen säännöksiä, joita ei voida soveltaa olemassa oleviin sopimuspuolten valintoihin. [15]

58. Neljänneksi asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen loppu eli ilmaisu ”sanotun kuitenkaan rajoittamatta 3 kohdan soveltamista” viittaa siihen, että on olemassa jokin toinenkin siirtymäkauden mekanismi, josta säädetään 3 kohdassa. Samoin tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa käytetty ilmaisu ”edellä 2 kohdan soveltamisessa” viittaa siihen, että ensin mainitussa säännöksessä säädetty mekanismi on täydentävä.

59. Viidenneksi aikomus säätää kahdesta erillisestä siirtymäkauden mekanismista ilmenee myös neuvoston vahvistamasta yhteisestä kannasta, [16] johon asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan sanamuoto perustuu.

60. Kuten Ranskan hallitus esitti selvästi istunnossa, asia voidaan tiivistää siten, että asetuksessa N:o 1370/2007 on säädetty kolmesta erillisestä järjestelystä sopimuspuolen valintapäivän mukaan, jotta sovitettaisiin yhteen pakolliset vaatimukset eli avaaminen kilpailulle, oikeusvarmuus ja perusteltu luottamus.

61. Lopullinen järjestely koskee uusia sopimuspuolen valintoja, jotka on tehty 3.12.2019 lähtien ja joiden on oltava kaikilta osin asetuksen N:o 1370/2007 mukaisia.

62. Ensimmäinen siirtymäkauden järjestely koskee uusia sopimuspuolen valintoja, jotka on tehty päivämäärien 3.12.2009 ja 2.12.2019 välillä ja joiden osalta tämän asetuksen 5 artiklan soveltaminen keskeytetään kyseisen asetuksen 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

63. Toisessa siirtymäkauden järjestelyssä poissuljetaan asetuksen soveltaminen sopimuspuolen valintoihin, jotka on tehty ennen päivämäärää 3.12.2009, tämän saman asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa säädettyjen yksityiskohtien mukaisesti.

64. Tutkin seuraavassa jaksossa tämän viimeksi mainitun järjestelyn sovellettavuuden pääasian riitaan liittyvien kaltaisissa olosuhteissa.

15 Asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan lisäksi tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa vahvistettu siirtymäkauden mekanismi voisi koskea muun muassa velvollisuutta laatia julkista palveluhankintaa koskeva sopimus (3 artikla), korvausta koskevia sääntöjä (4 artiklan 1 ja 2 kohta sekä 6 artikla) tai sääntöjä, joilla määritellään sopimuksen voimassaoloaika (4 artiklan 3 ja 4 kohta).

16 Neuvoston 11.12.2006 vahvistama yhteinen kanta N:o 2/2007 (EUVL 2007, C 70 E, s. 1), s. 17: ”Neuvosto tekee useita muutoksia komission ehdottamiin siirtymäkauden järjestelyihin, jotta viranomaisilla ja liikenteenharjoittajilla olisi riittävästi aikaa sopeutua uuteen lainsäädäntöön. Ensinnäkin asetus tulee voimaan kolme vuotta sen julkaisemisen jälkeen. *Rauta- ja maanteiden julkisia palveluja koskevat sopimukset on tehtävä asetuksen mukaisesti 12 vuotta sen jälkeen.* – –
Ennen asetuksen voimaantuloa tehtyjen sopimusten osalta yhteisessä kannassa säädetään siirtymäkauden järjestelystä, joka noudattaa hyvin paljon Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä tekemiä ehdotuksia. Neuvosto pyrkii tasapainoon pacta sunt servanda -periaatteen noudattamisen ja sen välillä, ettei markkinoita tarvitsisi sulkea liian pitkäksi ajaksi. – –” (kursivointi tässä).

B Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdassa vahvistetun siirtymäkauden järjestelyn sovellettavuus tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitettuun sopimukseen, jonka voimassaolo päättyy tässä säännöksessä tarkoitetun 30 vuoden määräajan jälkeen (ensimmäinen ja neljäs kysymys)

65. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä ja neljännellä kysymyksellään, joita on tarkasteltava yhdessä, lähinnä sitä, onko asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että tämän asetuksen 5 artiklan 2 kohtaa sovelletaan ennen kyseisen asetuksen voimaantuloa tehtyyn sopimuksen sopimuspuolen suoraan valintaan, kun tämän sopimuksen voimassaolo päättyy sen jälkeen kun saman asetuksen 8 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitettuja sopimuksia koskeva 30 vuoden määräaika on päättynyt.

66. Korostan jälleen, että Regione Toscana ei ole tehnyt tässä kysymyksessä tarkoitettua ”suorahankintaa” pääasian riitaan johtaneessa menettelyssä, koska tässä menettelyssä on järjestetty tarjouskilpailu asetuksen N:o 1370/2007 voimaantulon jälkeen.

67. Tämä kysymys koskee todellisuudessa RATP:n suoraa valintaa sopimuspuoleksi Ranskassa ennen tämän asetuksen voimaantuloa. Muistutan tässä yhteydessä siitä, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee, onko Autolinee Toscane suljettava pois pääasian kohteena olevasta sopimuspuolen valintamenettelystä sillä perusteella, että se on RATP:n määräysvallassa. [17]

68. Katson Ranskan hallituksen ja komission puoltamien näkemysten mukaisesti, että asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohtaa ja erityisesti tämän säännöksen b alakohtaa ei voida soveltaa ennen tämän asetuksen voimaantuloa tehtyyn sopimuspuolen valintaan tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa säädettyjen yksityiskohtien mukaisesti seuraavista syistä.

69. Ensinnäkin asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan a–d alakohdasta ilmenee, että tämä siirtymäkauden järjestely koskee jokaista sopimusta, jonka sopimuspuoli on valittu ennen tämän asetuksen voimaantuloa 3.12.2009. [18]

70. Toiseksi asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdan tarkoituksena on estää tässä säännöksessä säädettyjen yksityiskohtien mukaisesti tämän asetuksen soveltaminen sopimuksiin, joiden sopimuspuoli on valittu ennen päivämäärää 3.12.2009. Tämä poissulkeminen voidaan tehdä mielestäni kahdessa eri muodossa.

71. Yhtäältä tällaisten sopimusten pätevyyttä ei voida kyseenalaistaa asetuksen N:o 1370/2007 ja erityisesti sen 5 artiklan rikkomisen perusteella. Tämä ilmenee tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdan toisesta alakohdasta, jonka mukaan tällaisten sopimusten ”soveltamista voidaan jatkaa”.

72. Toisaalta kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan tällaisia sopimuksia ”ei oteta huomioon”. Päättelen tästä säännöksestä, että jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset eivät saa ottaa huomioon sopimuksia, joiden sopimuspuoli on valittu ennen tämän asetuksen voimaantuloa, kun ne ryhtyvät sopimuspuolen valintaan tämän saman asetuksen 5 artiklan mukaisesti.

73. Pääasian kohteena olevan riidan yhteydessä vain tällä jälkimmäisellä vaikutuksella on merkitystä, koska ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii mahdollisuutta sulkea Autolinee Toscane pois riidanalaisesta sopimuspuolen valintamenettelystä sen vuoksi, että RATP on suoraan valittu sopimuspuoleksi ennen päivämäärää 3.12.2009.

17 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 21 ja 22 kohta.

18 Korostan, että nämä kaksi päivämäärää, joihin asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohta perustuu, vastaavat yhtäältä päivämäärää, jona komissio esitti alun perin asetusta koskevan ehdotuksensa (26.7.2000), ja toisaalta tämän asetuksen voimaantuloa (3.12.2009). Ks. neuvoston 11.12.2006 vahvistama yhteinen kanta N:o 2/2007 (EUVL 2007, C 70 E, s. 1), erityisesti s. 17.

74. Kolmanneksi asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa määritellään tämän siirtymäkauden järjestelyn kesto, joka vaihtelee sopimuksen päivämäärän ja tyypin mukaan.

75. Tässä yhteydessä Tribunale amministrativo della Toscanan (Toscanan hallintotuomioistuin, Italia) esittämistä tosiseikkoja koskevista toteamuksista, jotka ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on ottanut omakseen [19] ja joita huomautuksiaan unionin tuomioistuimelle esittäneet osapuolet eivät ole kiistäneet, ilmenee, että

– RATP:n suora valinta sopimuspuoleksi Ranskassa tapahtui vuonna 1948 ja että

– sopimus, jonka sopimuspuoleksi RATP valittiin Ranskassa ja joka oli voimassa relevanttien tosiseikkojen tapahtuma-aikana, voimassaolo päättyy 31.12.2039.

76. Näin ollen asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohta koskee sopimusta, joka RATP:llä on Ranskassa, kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on korostanut.

77. Tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdan toisen alakohdan mukaan tällaisten sopimusten ”soveltamista voidaan jatkaa niiden voimassaolon päättymiseen saakka, mutta enintään 30 vuoden ajan”.

78. On valitettavaa, että viimeksi mainitussa säännöksessä ei täsmennetä 30 vuoden määräajan lähtökohtaa, kuten Mobit ja komissio ovat korostaneet. Teoriassa voidaan ajatella useita lähtökohtia, kuten päivämäärää, jona komissio esitti alun perin ehdotuksensa (26.7.2000), kuten Mobit on ehdottanut, asetuksen N:o 1370/2007 voimaantulopäivää (3.12.2009), tämän asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa vahvistetun siirtymäkauden päättymistä seuraavaa päivää (3.12.2019), asianomaisen sopimuksen sopimuspuolen valintapäivää tai myös tämän sopimuksen voimaantulopäivää.

79. Katson kuitenkin, että asetuksen N:o 1370/2007 voimaantulopäivää on pidettävä tämän 30 vuoden määräajan lähtökohtana seuraavista kahdesta syystä. Yhtäältä asianomaiseen sopimukseen liittyvän päivämäärän käyttäminen ei mahdollistaisi yhtenäisen ratkaisun soveltamista kaikkiin tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin sopimuksiin. Tällaisesta tilanteesta aiheutuisi soveltamisvaikeuksia toimivaltaisille viranomaisille ja oikeudellista epävarmuutta liikennealalla toimiville liikenteenharjoittajille.

80. Toisaalta korostan, että tämä säännös koskee kaikkia ennen tämän asetuksen voimaantulopäivää 3.12.2009 tehtyjä sopimuksia. Näin ollen on mielestäni kohtuullista katsoa, että tämä päivämäärä on myös lähtökohtana tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa vahvistetulle 30 vuoden määräajalle kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b ja c alakohdassa tarkoitettujen sopimusten osalta, kuten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ja Ranskan hallitus ovat olettaneet.

81. On siis katsottava tämän sovellettavia säännöksiä koskevan tulkinnan perusteella, että tämä 30 vuoden määräaika päättyy 3.12.2039. [20]

19 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 13 kohta.

20 Muistutan, että määräaikojen laskemista koskevien perinteisten sääntöjen mukaan silloin kun määräaika ilmaistaan vuosina, dies ad quem on viimeisen vuoden päivä, jonka päivämäärä vastaa dies a quon päivämäärää. Ks. määräaikojen laskemisesta Baselissa 16.5.1972 tehdyn eurooppalaisen yleissopimuksen 4 artiklan 2 kohta. Unionin tuomioistuin viittasi tähän yleissopimukseen 11.11.2004 antamassaan tuomiossa Toeters ja Verberk (C-171/03, EU:C:2004:714, 34 kohta).

82. Tämä tuomioistuin tiedustelee neljännellä kysymyksellään, voidaanko sopimukseen, jonka sopimuspuoleksi Ranskan valtio oli valinnut RATP:n, soveltaa asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdassa vahvistettua siirtymäkauden järjestelyä siitä huolimatta, että tämän sopimuksen voimassaoloaika päättyy 31.12.2039 eli myöhemmin kuin 30 vuoden määräaika, joka päättyy 3.12.2039.

83. Mobit vetoaa tässä yhteydessä siihen, että sopimus, jonka sopimuspuoleksi RATP oli valittu, ei ole kestonsa vuoksi edellä mainitun säännöksen mukainen. Tämä kanta näyttää kuitenkin perustuvan epäselvyyteen, joka vallitsee tämän siirtymäkauden järjestelyn soveltamisedellytysten ja vaikutusten välillä.

84. Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan sanamuodosta näet ilmenee yhtäältä, että kyseistä siirtymäkauden järjestelyä sovelletaan kaikkiin sopimuksiin, joiden sopimuspuoli on valittu ennen päivämäärää 3.12.2009, niiden kestosta riippumatta. Toisaalta kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa ei täsmennetä tämän järjestelyn piiriin kuuluvan sopimuksen tyyppiä vaan kyseisen järjestelyn vaikutukset ja kesto.

85. Tämän merkityksellisten säännösten tulkinnan mukaan ei juurikaan ole epäilystä siitä, että sopimukseen, jonka sopimuspuoleksi Ranskan valtio oli valinnut RATP:n, voidaan soveltaa asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohdan siirtymäkauden järjestelyä siitä huolimatta, että tämän sopimuksen voimassaolo päättyy 31.12.2039, kuten Autolinee Toscane, RATP, Regione Toscana, Ranskan ja Portugalin hallitukset sekä komissio ovat esittäneet. Kyseiseen sopimukseen voidaan kuitenkin soveltaa kyseistä järjestelyä vain tämän asetuksen 8 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa säädetyn 30 vuoden määräajan aikana, ja tämä määräaika päättyy 3.12.2039.

86. Näin ollen asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdan b alakohtaa voidaan soveltaa sopimuksen, jonka sopimuspuoleksi RATP oli valittu, kaltaiseen sopimukseen vasta 4.12.2039 lukien. Tätä siirtymäkauden järjestelyn verrattain pitkää kestoa voidaan selittää muun muassa sillä, että neuvoston sisällä oli vaikeaa päästä sopimukseen tämän asetuksen antamisesta. [21]

87. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa ensimmäiseen ja neljänteen kysymykseen seuraavasti. Asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että tämän asetuksen 5 artiklan 2 ja 3 kohtaa ei voida soveltaa 3.12.2039 päättyvän 30 vuoden määräajan aikana kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitettuun sopimukseen siitä huolimatta, että tämän sopimuksen voimassaolo päättyy 3.12.2039 jälkeen.

88. Samoin kuin tämän ratkaisuehdotuksen A jaksossa esitetty vastaus, tämä vastaus antaa mahdollisuuden vastata kaikkiin ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen kysymyksiin. Tutkin seuraavassa jaksossa toissijaisesti, voidaanko asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklaa tulkita siten, että yritys on suljettava pois tarjouskilpailumenettelystä sillä perusteella, että se on sellaisen yrityksen määräysvallassa, joka on aiemmin suoraan valittu sopimuksen sopimuspuoleksi.

21 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 51 kohta.

C Seuraamus, joka liittyy asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdassa vahvistettuun vaatimukseen, jonka mukaan sisäisten liikenteenharjoittajien liiketoimintaa on rajattava

89. Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen toinen ja kolmas kysymys perustuvat lähtökohtaan, joka edellyttää erityistä tutkimusta, eli mahdollisuuteen tai velvoitteeseen sulkea pääasiassa asianosaisena olevan Autolinee Toscanen kaltainen yritys pois asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetusta menettelystä, jossa sopimuspuoli valitaan tarjouskilpailun perusteella, sillä perusteella, että tämä yritys tai yritys, jonka määräysvallassa se on, kuten tässä riita-asiassa RATP, on suoraan valittu sopimuspuoleksi tämän asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

90. Jäljempänä esitetyistä syistä katson tämän lähtökohdan olevan virheellinen. Yhdyn näet komission esittämään näkemykseen, jonka mukaan yritystä ei voida sulkea pois menettelystä, jossa sopimuspuoli valitaan tarjouskilpailun perusteella, sen vuoksi, että se on muulloin suoraan valittu sopimuspuoleksi.

91. Muistutan, että asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklassa annetaan toimivaltaiselle viranomaiselle vapaus valita joko suorahankintamenettely, josta säädetään tämän asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa, tai menettely, jossa sopimuspuli valitaan tarjouskilpailun perusteella ja josta säädetään kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa.

92. Tätä valinnanvapautta koskee kuitenkin vaatimus, jonka mukaan sisäisen liikenteenharjoittajan liiketoimintaa on rajattava maantieteellisesti, jos toimivaltainen viranomainen päättää tehdä suorahankinnan. Tällä rajaamisperiaatteella, jonka sisältö täsmennetään asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdassa, pyritään estämään mahdolliset kilpailun vääristymät, joita aiheutuisi siitä, että tarjouskilpailumenettelyyn osallistuu sisäinen liikenteenharjoittaja, jolla on edulliset taloudelliset olosuhteet sellaisen toisen sopimuksen perusteella, jonka sopimuspuoleksi se on suoraan valittu ilman tarjouskilpailua.

93. Yksikään unionin tuomioistuimelle huomautuksia esittäneistä osapuolista ei ole *lähtökohtaisesti* kiistänyt sisäisen liikenteenharjoittajan toiminnan rajaamisen oikeellisuutta. Nämä osapuolet ovat sitä vastoin esittäneet erilaisia näkemyksiä *seuraamuksesta*, josta on säädetty tämän vaatimuksen noudattamatta jättämisen varalta.

94. Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin pitää lähtökohtana olettamusta, jonka mukaan tämä seuraamus sisältää sisäisten liikenteenharjoittajien poissulkemisen jokaisesta menettelystä, jossa sopimuspuoli valitaan tarjouskilpailun perusteella. Mobit ja Italian hallitus ovat puoltaneet tätä näkemystä.

95. Sitä vastoin Autolinee Toscane, Regione Toscana, RATP, Ranskan hallitus ja komissio ovat vedonneet siihen, että sisäisen liikenteenharjoittajan osallistuminen tarjouskilpailumenettelyyn ei aiheuta tämän liikenteenharjoittajan poissulkemista kyseisestä menettelystä vaan sen, että tämän liikenteenharjoittajan suora valinta sopimuspuoleksi on pätemätön.

96. Asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa vahvistetun rajaamisvelvoitteen noudattamatta jättäminen ei mielestäni voi vaikuttaa millään tavoin tämän asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun menettelyyn, jossa sopimuspuoli valitaan tarjouskilpailun perusteella.

97. Korostettakoon ensinnäkin, että rajaamista koskevasta velvoitteesta säädetään asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdassa, jossa säädetään suorahankinnoista, eikä tämän asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa, joka koskee sopimuspuolen valintaa tarjouskilpailun perusteella.

98. Toiseksi tämä tulkinta perustuu asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdan sanamuotoon. Tämän asetuksen 5 artiklan 2 kohdan b alakohdasta ja erityisesti ilmaisusta ”tämän kohdan soveltaminen edellyttää, että” ilmenee näet nimenomaisesti, että sisäisen liikenteenharjoittajan liiketoiminnan rajaamista koskeva vaatimus on sisäisiä hankintoja koskevien menettelyjen pätevyyden edellytys.

99. Kolmanneksi asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 3 kohdan toisen virkkeen sanamuotokin on esteenä sellaisten liikenteenharjoittajien poissulkemiselle, jotka on suoraan valittu sopimuspuoleksi, koska siinä edellytetään nimenomaisesti, että tämän menettelyn on oltava ”avoin kaikille liikenteenharjoittajille”. Korostan tässä yhteydessä, että tämän asetuksen 5 artiklan 3 kohta, joka koskee menettelyjä, joissa sopimuspuoli valitaan tarjouskilpailun perusteella, ei sisällä viittausta kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa vahvistettuun rajaamista koskevaan vaatimukseen eikä vastaavaa vaatimusta.

100. Tosin ilmaisun ”toimivaltaisen viranomaisen, joka turvautuu muuhun ulkopuoliseen tahoon kuin sisäiseen liikenteenharjoittajaan”, joka esitetään asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 3 kohdan ensimmäisen virkkeen alussa, formalistinen tulkinta voisi viitata siihen, että kaikki sisäiset liikenteenharjoittajat poissuljetaan automaattisesti menettelystä, jossa sopimuspuoli valitaan tarjouskilpailun perusteella. Todellisuudessa tällä ilmaisulla tarkoitetaan väistämättä vain asianomaisen toimivaltaisen viranomaisen eli sen viranomaisen sisäisiä liikenteenharjoittajia, joka valitsee sopimuspuolen tarjouskilpailun perusteella.

101. Näiden ilmaisujen kattavuus ei näet ole sellainen, että tarjouskilpailumenettelystä poissuljettaisiin mikä tahansa sisäinen liikenteenharjoittaja, vaan niillä määrätään tarjouskilpailun järjestämisestä joka kerta, kun toimivaltainen viranomainen ei tee asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdan mukaista suorahankintaa. Toisin sanoen toimivaltaisten viranomaisten on joko turvauduttava suorahankintaan tai sopimuspuolen valintaan tarjouskilpailun perusteella,[22] ja jos ne valitsevat viimeksi mainitun menettelyn, ne ovat myös velvollisia avaamaan sen kaikille liikenteenharjoittajille.

102. Neljänneksi komission ehdottama tulkinta vastaa yhtä asetuksella N:o 1370/2007 tavoitelluista päämääristä eli sitä, että lisätään turvautumista tarjouskilpailumenettelyihin julkisia liikennepalveluja koskevien sopimusten sopimuspuolen valitsemiseksi.[23] Tämän tulkinnan mukaan sisäisen liikenteenharjoittajan osallistumisesta tarjouskilpailumenettelyyn voidaan näet määrätä seuraamukseksi se, että sen suorat valinnat sopimuspuoleksi ovat pätemättömiä.[24] Mielestäni ei ole epäilystä siitä, että tämä seuraamus on omiaan vähentämään sisäisen liikenteenharjoittajan halukkuutta osallistua tarjouskilpailumenettelyyn. Jokaisella sisäisellä liikenteenharjoittajalla säilyy kuitenkin täysi oikeus osallistua tarjouskilpailumenettelyihin, joiden tehokkuus siten säilyy.

103. Päättelen edellä esitetystä, että asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklaa on tulkittava siten, että se ei ole esteenä sille, että pääasian kohteena olevan kaltaisen julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen sopimuspuoleksi valitaan tarjouskilpailun perusteella liikenteenharjoittaja, joka on sellaisen toisen liikenteenharjoittajan määräysvallassa, joka on suoraan valittu sopimuspuoleksi ennen tämän asetuksen voimaantuloa.

22 Sen, että asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklassa säädetyt kaksi sopimuspuolen valintamenettelyä ovat toisensa poissulkevia, vahvistaa tämän asetuksen 2 artiklan h alakohdassa vahvistettu suorahankinnan käsite, jolla tarkoitetaan ”sopimuksen tekemistä tietyn liikenteenharjoittajan kanssa ilman edeltävää tarjouskilpailumenettelyä”.

23 Ks. erityisesti asetuksen N:o 1370/2007 johdanto-osan 6 ja 7 perustelukappale.

24 Muistutettakoon, että SEUT 288 artiklan toisen kohdan nojalla asetukset ovat kaikilta osiltaan velvoittavia, ja niitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan luonteensa perusteella ja sen tehtävän perusteella, joka asetuksella on unionin oikeuslähdejärjestelmässä, asetuksella voidaan perustaa yksityisille oikeuksia, joiden turvaaminen on kansallisten tuomioistuinten velvollisuus (ks. esim. tuomio 14.12.1971, Politi, 43/71, EU:C:1971:122, 9 kohta, ja tuomio 17.9.2002, Muñoz ja Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, 27 kohta).

104. Sitä vastoin sisäisen liikenteenharjoittajan osallistuminen menettelyyn, jossa sopimuspuoli valitaan tarjouskilpailun perusteella, saattaisi mahdollisesti kyseenalaistaa tämän yrityksen tai sen määräysvallassa olevan yrityksen suoran valinnan sopimuspuoleksi, mikäli 5 artikla on sovellettavissa.[25] Korostan, että tämä kysymys jää mielestäni pääasian riidan kohteen ulkopuolelle.

D Asetuksen N:o 1370/2007 2 artiklan b ja j alakohdassa sekä 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetut ”sisäisen liikenteenharjoittajan” ja ”toimivaltaisen viranomaisen” käsitteet (toinen ja kolmas kysymys)

105. Katson RATP:n, Autolinee Toscanen, Ranskan hallituksen ja komission näkemysten tavoin, ettei toiseen ja kolmanteen kysymykseen ole tarpeen vastata.

106. Vastauksista, joita olen ehdottanut tämän ratkaisuehdotuksen edellisissä jaksoissa, ilmenee näet, että asetus N:o 1370/2007 ei estä pääasian olosuhteissa Autolinee Toscanan kaltaisen liikenteenharjoittajan valintaa julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen sopimuspuoleksi tarjouskilpailun perusteella.

107. Vastaan kuitenkin täydellisyyden vuoksi lyhyesti toiseen ja kolmanteen kysymykseen tässä jaksossa.

108. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 1370/2007 2 artiklan j alakohtaa ja 5 artiklan 2 kohtaa tulkittava siten, että ”sisäisenä liikenteenharjoittajana” voidaan pitää julkisoikeudellista oikeushenkilöä, jolla on julkista paikallisliikennepalvelua koskeva sopimus, jonka sopimuspuolen valtion viranomainen on suoraan valinnut, ja joka liittyy suoraan tähän viranomaiseen organisaationsa ja määräysvaltansa osalta ja jonka osakekanta on valtion hallussa.

109. Tämän tuomioistuimen antamien selitysten mukaan tällä kysymyksellä pyritään selventämään RATP:n asemaa tämän asetuksen kannalta.

110. Tähän kysymykseen annettava vastaus riippuu mielestäni suureksi osaksi kansallisen tuomioistuimen toimivaltaan kuuluvista tosiseikkoja koskevista toteamuksista.

111. On tarkemmin sanoen kansallisen tuomioistuimen tehtävänä tarkistaa, onko asianomainen liikenteenharjoittaja toimivaltaisen viranomaisen ”määräysvallassa vastaavalla tavalla kuin viranomaisen omat yksiköt” asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdassa määriteltyjen perusteiden valossa.

112. Kuten Mobit on perustellusti korostanut, luokittelussa sisäiseksi liikenteenharjoittajaksi ei ole merkitystä sillä, että RATP:n kaltainen liikenteenharjoittaja on oikeudelliselta muodoltaan julkisoikeudellinen oikeushenkilö. Asetuksen N:o 1370/2007 johdanto-osan 12 perustelukappaleen mukaan kyseisessä asetuksessa ei näet erotella millään tavoin toisistaan julkisia yrityksiä ja yksityisiä yrityksiä.

113. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kolmannella kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohtaa, luettuna tämän asetuksen 2 artiklan b alakohdan valossa, tulkittava siten, että sopimus, jonka sopimuspuoli on suoraan valittu tämän säännöksen mukaisesti, voidaan myöhemmin jättää sen soveltamisalan ulkopuolelle sen vuoksi, että asianomaisten liikennepalvelujen järjestämistä koskeva toimivalta on siirretty elimelle, jonka ”määräysvallassa” yritys, jonka hoidettavaksi nämä palvelut on suoraan annettu, ei ole ”vastaavalla tavalla”.

25 Ks. tästä tämän ratkaisuehdotuksen B jakso, 65–88 kohta.

114. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen antamien selitysten mukaan tämän kysymyksen perusteena on tarve yksilöidä toimivaltainen viranomainen RATP:n tarjoamien liikennepalvelujen osalta. Tämän tuomioistuimen mukaan tämä toimivaltainen viranomainen voisi olla joko Ranskan valtio, joka on säilyttänyt tehokkaan määräämisoikeuden RATP:lle annetun konsession osalta, tai Syndicat des transports d'Île de France (jäljempänä STIF), joka on julkinen hallintoelin, joka ei ole vuodesta 2004 lähtien ollut enää Ranskan valtion määräysvallassa ja jolle on annettu liikenteen järjestämistehtäviä Pariisin alueella. Kyseinen tuomioistuin korostaa kuitenkin, että STIF:llä ei ole toimivaltaa siltä osin kuin kyseessä on RATP:lle lain nojalla annetun konsession hallinto, sitä koskevat yksityiskohtaiset säännöt, sen kohde ja siihen liittyvät valtuudet.

115. Minusta tuntuu jälleen, että tähän kysymykseen annettava vastaus riippuu suureksi osaksi tosiseikkoja koskevista tarkistuksista, joiden tekeminen kuuluu kansalliselle tuomioistuimelle.

116. Asetuksen N:o 1370/2007 2 artiklan b alakohdassa vahvistetun ”toimivaltaisen viranomaisen” käsitteen määritelmän valossa voidaan ajatella kolmea esimerkkitapausta, sen jälkeen kun toimivalta järjestää asianomaiset liikennepalvelut on siirretty STIF:lle:

– Ranskan valtio on säilyttänyt yksin itsellään valtuudet toimia julkisessa henkilöliikenteessä kyseisellä maantieteellisellä alueella;

– tämä toimivalta jakautuu nykyään Ranskan valtion ja STIF:n kesken tai

– tämä toimivalta on yksinomaan STIF:llä.

117. Jotta kyetään ratkaisemaan, kuuluuko sopimus, jonka sopimuspuoleksi RATP oli suoraan valittu, edelleen asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdan soveltamisalaan, kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on ensi vaiheessa määrittää, onko Ranskan valtiota ja/tai STIF:ää pidettävä toimivaltaisina viranomaisina. Toiseksi sen tehtävänä on arvioida, täyttyvätkö vastaavalla tavalla käytettävää määräysvaltaa ja sisäisen liikenteenharjoittajan toiminnan rajaamista koskevat edellytykset.

118. Esitetyn kysymyksen sanamuodon mukaan ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin katsoo, että RATP ei ole asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla STIF:n ”määräysvallassa vastaavalla tavalla”. Näin ollen sopimus RATP:n sopimus kuuluu edelleen tämän säännöksen soveltamisalaan siitä huolimatta, että STIF:lle on siirretty toimivalta järjestää kyseiset liikennepalvelut, jos yhtäältä valtion viranomainen säilyttää yksin tai yhdessä STIF:n kanssa valtuudet toimia julkisessa henkilöliikenteessä kyseisellä maantieteellisellä alueella (jolloin sitä voidaan pitää ”toimivaltaisena viranomaisena”) ja jos toisaalta sopimuspuoleksi valittu on edelleen kyseisen viranomaisen ”määräysvallassa vastaavalla tavalla”.

119. Näin ollen ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa esitettyihin toiseen ja kolmanteen kysymykseen seuraavasti.

120. Asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohtaa, luettuna tämän asetuksen 2 artiklan j alakohdan valossa, on tulkittava siten, että julkisoikeudellista oikeushenkilöä, jolla on julkista paikallishenkilöliikennepalvelua koskeva sopimus, jonka sopimuspuolen valtion viranomainen on valinnut suoraan, voidaan pitää ”sisäisenä liikenteenharjoittajana” sillä edellytyksellä, että tämä henkilö on tämän viranomaisen ”määräysvallassa vastaavalla tavalla” kuin viranomaisen omat yksiköt.

121. Lisäksi kyseisen asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohtaa, luettuna saman asetuksen 2 artiklan b alakohdan valossa, on tulkittava siten, että liikennepalvelujen järjestämistä koskevan toimivallan siirto valtion viranomaiselta elimelle, jonka ”määräysvallassa” sopimuspuoleksi valittu ei ole ”vastaavalla tavalla”, ei aiheuta sopimuksen poissulkemista tämän säännöksen soveltamisalasta sillä edellytyksellä,

että yhtäältä valtion viranomainen säilyttää yksin tai yhdessä tämän elimen kanssa valtuudet toimia julkisessa henkilöliikenteessä kyseisellä maantieteellisellä alueella (jolloin sitä voidaan pitää ”toimivaltaisena viranomaisena”) ja toisaalta sopimuspuoleksi valittu on edelleen tämän viranomaisen ”määräysvallassa vastaavalla tavalla”.

VI Ratkaisuehdotus

122. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Consiglio di Staton (ylin hallintotuomioistuin, Italia) ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

1) Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta 23.10.2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1370/2007 8 artiklan 2 kohtaa on tulkittava siten, että tämän asetuksen 5 artiklaa ei voida soveltaa pääasian kohteena olevan kaltaisessa sopimuspuolen valintamenettelyssä, joka on toteutettu ennen kyseisen asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa vahvistetun siirtymäkauden päättymistä, paitsi siinä tilanteessa, että tämä sopimuspuolen valinta kuuluu sellaisen kansallisen järjestelyn piiriin, jolla pannaan kyseinen 5 artikla etukäteen täytäntöön, ja siltä osin kuin tässä järjestelyssä niin määritetään.

2) Toissijaisesti asetuksen N:o 1370/2007 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että tämän asetuksen 5 artiklaa ei voida soveltaa 3.12.2039 päättyvän 30 vuoden määräajan aikana kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdassa tarkoitettuun sopimukseen siitä huolimatta, että tämän sopimuksen voimassaolo päättyy 3.12.2039 jälkeen.

3) Vielä toissijaisemmin asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklaa on tulkittava siten, että se ei ole esteenä sille, että pääasian kohteena olevan kaltaisen julkisia liikennepalveluja koskevan sopimuksen sopimuspuoleksi valitaan tarjouskilpailun perusteella liikenteenharjoittaja, joka on sellaisen toisen liikenteenharjoittajan määräysvallassa, joka on suoraan valittu sopimuspuoleksi ennen tämän asetuksen voimaantuloa.

4) Kaikkein toissijaisimmin asetuksen N:o 1370/2007 5 artiklan 2 kohtaa, luettuna tämän asetuksen 2 artiklan j alakohdan valossa, on tulkittava siten, että julkisoikeudellista oikeushenkilöä, jolla on julkista paikallisliikennepalvelua koskeva sopimus, jonka sopimuspuolen valtion viranomainen on valinnut suoraan, voidaan pitää ”sisäisenä liikenteenharjoittajana” sillä edellytyksellä, että tämä henkilö on tämän viranomaisen ”määräysvallassa vastaavalla tavalla” kuin viranomaisen omat yksiköt.

Lisäksi kyseisen asetuksen 5 artiklan 2 kohtaa, luettuna saman asetuksen 2 artiklan b alakohdan valossa, on tulkittava siten, että liikennepalvelujen järjestämistä koskevan toimivallan siirto valtion viranomaiselta elimelle, jonka ”määräysvallassa” sopimuspuoleksi valittu ei ole ”vastaavalla tavalla”, ei aiheuta tehdyn sopimuksen poissulkemista tämän säännöksen soveltamisalasta sillä edellytyksellä, että yhtäältä valtion viranomainen säilyttää yksin tai yhdessä tämän elimen kanssa valtuudet toimia julkisessa henkilöliikenteessä kyseisellä maantieteellisellä alueella (jolloin sitä voidaan pitää ”toimivaltaisena viranomaisena”) ja toisaalta sopimuspuoleksi valittu on edelleen tämän viranomaisen ”määräysvallassa vastaavalla tavalla”.

i — Tämän tuomion 6, 17, 18, 21, 23, 31–33, 41, 67, 73 ja 122 kohtaan sekä alaviitteeseen 22 on tehty kielellisiä muutoksia sen ensimmäisen julkaisemisen jälkeen.