

Asia C-835/19

**Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 98 artiklan 1 kohdan mukainen
ennakkoratkaisupyynnön tiivistelmä**

Jättämispäivä:

18.11.2019

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Consiglio di Stato (Italia)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

13.6.2019

Kantaja ja valittaja:

Autostrada Torino Ivrea Valle D'Aosta – Ativa S.p.A.

Vastajaat ja vastapuolet:

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

● Ministero dell'Economia e delle Finanze

Muut osapuolet:

Autorità di bacino del Po

Regione Piemonte

Pääasian kohde

Consiglio di Statoon tehdyt valitukset tuomioista, joilla Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte (Piemonten alueellinen hallintotuomioistuin, jäljempänä TAR Piemonte) hylkäsi kanteet, jotka Autostrada Torino Ivrea Valle D'Aosta – Ativa S.p.A. -yhtiö (jäljempänä Ativa) oli nostanut kahdesta Ministero delle Infrastrutture e dei Trasportin (infrastruktuuri- ja liikenneministeriö, jäljempänä ministeriö) päätöksestä, joissa ei ollut hyväksytty kahta Ativan tekemää hankerahoitusta (project financing) koskevaa ehdotusta, jotka koskivat erityisesti moottoritiekonsessioita.

Ennakkoratkaisupyynnön kohde ja oikeudellinen perusta

Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee, onko moottoritiekonsessioiden antamista koskeva Italian lainsäädäntö, jossa nykyisellään suljetaan pois hankerahoituksen käyttö – joka on julkisten rakennusurakoiden toteuttamiseen tarkoitettu erityinen hankintamenettely, johon ei pääsääntöisesti sisälly julkisia rahoitusvastuita – yhteensopiva direktiivin 2014/23 kanssa, erityisesti sen kyseisen direktiivin johdanto-osan 68 perustelukappaleessa ja 30 artiklassa vahvistetun periaatteen kanssa, jonka mukaan hankintaviranomaisten olisi voitava hyvin vapaasti määritellä ja järjestää menettely, jolla konsession saaja valitaan.

Ennakkoratkaisukysymys

Ovatko [Euroopan unionin] oikeus ja erityisesti direktiivissä [2014/23] vahvistetut periaatteet, tarkemmin sanottuna sen johdanto-osan 68 perustelukappaleessa ja 30 artiklassa tarkoitettu vapaus valita hankintamenettelyt avoimuuden ja [yhdenvertaisen] kohtelun periaatteiden rajoissa, konsessioiden antamisen yhteydessä esteenä 18.4.2016 annetun asetuksen (decreto legislativo) nro 50 178 §:n 8-bis momentin kaltaiselle kansalliselle lainsäädännölle, jossa viranomaisia kielletään ehdottomasti antamasta päättyneitä tai päättymässä olevia moottoritiekonsessioita turvautumalla hankerahoitusta koskevassa kyseisen asetuksen 183 §:ssä tarkoitettuihin menettelyihin?

Unionin oikeussäännöt, joihin viitataan

Käyttöoikeussopimusten tekemisestä 26.2.2014 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/23/EU (jäljempänä direktiivi 2014/23).

Kansalliset oikeussäännöt, joihin viitataan

Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa eräisiin moottoritiekonsessioita ja hankerahoitusta koskeviin säädöksiin ja erityisesti seuraaviin säännöksiin:

12.4.2006 annettu asetus (decreto legislativo) nro 163 (jäljempänä vanha hankintakoodiksi), erityisesti sen 153 §:n 19 momentti, jossa säädetään yksityisestä hankerahoituksesta. Kyseisessä säännöksessä säädetty hankintamenettely jakaantuu kahteen vaiheeseen: a) ehdotusvaihe – jonka tavoitteena on, että ehdotuksen tekijän esittämä alustava hanke-ehdotus, jota käytetään lähtökohtana mahdollisessa tulevassa tarjouskilpailussa, hyväksytään –, jossa viranomaista pyydetään arvioimaan harkintansa mukaan, onko ehdotus yleisen edun mukainen; b) vaihe, jossa julkinen tarjouskilpailu käynnistetään asianmukaisella hankintailmoituksella ja käydään loppuun saakka ja jossa lähtökohdaksi otetaan hyväksytty hanke ja jossa ehdotuksen tekijä luokitellaan promoottoriksi ja jossa se nauttii etuoikeutta.

4.4.2008 annettu asetus (decreto legge) nro 59, 8-duodecies §:n 2-ter momentti, jossa tunnustetaan nimenomaisesti mahdollisuus tehdä tie- ja moottoritiealan konsessio- ja hyödyntämissopimuksia sekä pelkkiä hyödyntämissopimuksia vanhan hankintakoodeksin 153 §:ssä säädettyjen hankerahoitusmenettelyjen mukaisesti.

18.4.2016 annettu asetus (decreto legislativo) nro 50 (jäljempänä uusi hankintakoodeksi), jolla kumottiin vanha hankintakoodeksi, ja erityisesti sen

- 178 §:n 1 momentti, jossa kielletään moottoritiekonsessioiden jatkaminen, ja 19.4.2017 annetulla asetuksella nro 56 lisätty 8-bis momentti, jonka mukaan ”viranomaiset eivät voi antaa päättyneitä tai päättymässä olevia moottoritiekonsessioita turvautumalla 183 §:ssä tarkoitettuihin menettelyihin”;
- 183 §, johon sisältyy uuden hankintakoodeksin hankerahoitussäntely; kyseisen pykälän 19 momenttiin sisältyy aiempaan säntelyyn nähden uusi piirre, koska nyt viranomaisen ei ehdotusvaiheen aikana ole enää velvollinen arvioimaan sitä, onko ehdotus yleisen edun mukainen, vaan sitä, onko ehdotus toteuttamiskelpoinen;
- 216 §:n 1 momentti, jossa säädetään erityisesti, että kyseistä asetusta sovelletaan menettelyihin ja sopimuksiin, joita koskevat hankintailmoitukset tai ilmoitukset, joilla sopimuskuumppanin valintamenettely aloitetaan, julkaistaan sen ajankohdan jälkeen, jona kyseinen asetus on tullut voimaan, sekä, mikäli kyse on sopimuksista, joista ei julkaista hankintailmoituksia tai ilmoituksia, menettelyihin ja sopimuksiin, joita koskevia tarjouspyyntöjä ei ollut kyseisen asetuksen voimaantuloajankohtana vielä lähetetty;
- 216 §:n 23 momentti, jonka mukaan julkisten tai yleishyödyllisten urakoiden toteuttamista koskevat alustavat suunnitelmat, jotka koskevat sellaisia vanhan hankintakoodeksin 153 §:ssä tarkoitettuja konsessioehdotuksia, jotka on jo todettu yleisen edun mukaisiksi mutta joita ei koodeksin voimaantuloajankohtana ole vielä hyväksytty, ”edellyttävät taloudellisen ja rahoitusta koskevan toteuttamiskelpoisuuden arviointia ja viranomaisen hyväksyntää tämän koodeksin säännösten mukaisesti”.

Yhteenveto tosiseikoista ja menettelystä

- 1 Ativa, joka on Piemonten alueella sijaitsevan moottoritieosuuden hyödyntämisestä vastaavien useiden sellaisten konsessioiden saaja, joista viimeisin päättyi vuonna 2016, jätti 25.9.2015 hankerahoitusehdotuksen moottoritieosuuden hyödyntämistä koskevaa konsessiota varten.
- 2 Ministeriö hylkäsi Ativan ehdotuksen 29.7.2016 päivätyllä muistiollaan, jota perusteltiin muun muassa sillä, ettei moottoritieiden hyödyntämistä koskeviin konsessioihin voitu soveltaa hankerahoitusta ja ettei ehdotus ollut muodoltaan ja sisällöltään vanhan hankintakoodeksin 153 §:n vaatimusten mukainen: siinä näet

edellytetään, että ehdotuksen tekijä esittää toteutettavasta urakasta ainoastaan alustavan suunnitelman, jota voidaan käyttää lähtökohtana tulevassa kilpailumenettelyssä, eikä valittajan esittämän kaltaista perusteellista ja lopullista suunnitelmaa.

- 3 Ativa nosti kanteen TAR Piemontessa. Kanteessaan se vaati tuomioistuinta kumoamaan edellä mainitun muistion, toteamaan ja vahvistamaan, että ministeriö oli velvollinen ottamaan kantaa kantajan ehdotuksen yleisen edun mukaisuuteen ja/tai toteuttamiskelpoisuuteen, ja velvoittamaan vastaajina olleet ministeriöt näin ollen arvioimaan kyseisen ehdotuksen yleisen edun mukaisuuden ja/tai toteuttamiskelpoisuuden. Kanteessa ei moitittu ainoastaan riidanalaisen muistion perusteluihin sisällynyttä väitettä, jonka mukaan ehdotus oli liian perusteellinen, vaan myös sitä, että asiassa ei ollut noudatettu ehdotuksen jättämisaikakohdasta laskettavaa kolmen kuukauden määräaikaa, jonka kuluessa viranomaisen olisi pitänyt arvioida ehdotus, ja sitä, että asiassa oli sovellettu virheellisesti uuden hankintakoodeksin 183 §:ää, joka oli voimassa riidanalaisen päätöksen tekemispäivänä mutta tullut voimaan vasta ehdotuksen esittämisen jälkeen.
- 4 TAR Piemonte hylkäsi kanteen 31.8.2018 antamallaan tuomiolla: se katsoi yhtäältä, ettei kolmen kuukauden määräajan noudattamatta jättämisestä sinällään seurannut, että riidanalainen päätös olisi ollut lainvastainen, ja toisaalta, ettei Ativan ehdotusta ollut voitu ottaa tutkittavaksi, koska se oli edellytettyä alustavaa ehdotusta perusteellisempi.
- 5 Ativa teki 20.9.2016 uuden, samaa konsessiota koskevan hankerahoitusehdotuksen. Ehdotus hylättiin 22.5.2017 päivätyllä muistiolla, jossa paitsi toistettiin ensimmäisen ehdotuksen yhteydessä esitetyt perustelut myös todettiin, että myöhemmin tehty ehdotus oli ristiriidassa asetuksen nro 50/2016 178 §:n 8-bis momentin kanssa, jossa kielletään hankerahoituksen käyttö päättyneiden tai päättyneissä olevien moottoritiekonsessioiden antamista varten. TAR Piemonte hylkäsi Ativan kyseisestä muistiosta nostaman kanteen ja perusteli sitä vastaavasti kuin ensimmäistä tuomiotaan.
- 6 Ativa valitti molemmista TAR Piemonten tuomioista ennakkoratkaisua pyytäneeseen Consiglio di Statoon.

Pääasian asianosaisten keskeiset perustelut

- 7 TAR Piemonten ensimmäisestä tuomiosta tekemässään valituksessa Ativa väitti, että ministeriö oli ilmoittanut, että se ei halua arvioida Ativan ehdotusta ja että se haluaa antaa moottoritiekonsessiot Ativan sijaan Anas S.p.A. -yhtiölle in house -hankintana. Ativan mukaan ministeriö siis halusi estää sen, että konsessiosuhteen ollessa pian päättyneessä konsession saajina olleet yhtiöt olisivat voineet vedota hankerahoitusta koskevaan sääntelyyn ja erityisesti hankerahoitusehdotuksen osalta promoottorille myönnettävään etuoikeuteen (oikeuteen, jota ministeriö perusteluja esittämättä pitää kilpailulle vahingollisena). Ativa katsoi lisäksi, että on ristiriitaista ja lainvastaista, että moottoriteiden hyödyntäminen haluttiin

toteuttaa Anas S.p.A. -yhtiöltä tehtävänä in house -hankintana ja että moottoritiekonsessioiden saajia haluttiin estää käyttämästä hankerahoitusmenettelyä, vaikka kyseinen menettely on kilpailua koskevien vaatimusten mukainen. Lopuksi Ativa toisti valituksessaan alkuperäisessä kanteessaan esittämänsä perusteet.

- 8 TAR Piemonten toisesta tuomioista tekemässään valituksessa Ativa väitti lisäksi, ettei uuden hankintakoodeksin 178 §:n 8-bis momenttia sovelleta (myöskään) Ativan toiseen hankerahoitusehdotukseen, koska kyseessä on säännös, joka on annettu ehdotuksen esittämistä myöhempänä ajankohtana. Siviilikoodeksin (codice civile) yleissäännösten (preleggi) 11 §:n ja tempus regit actum -periaatteen perusteella ehdotukseen sovellettaisiin siten sen esittämisajankohtana voimassa ollutta lainsäädäntöä. Lisäksi edellä mainittu säännös on sen mukaan avoimessa ristiriidassa direktiiviin 2014/23 perustuvan konsessioita ja julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuussuhteita koskevan lainsäädännön kanssa. Erityisesti on Ativan mukaan otettava huomioon menettelyn vapautta koskeva periaate, jota kansallinen lainsäätaja on velvollinen noudattamaan antamalla hankintaviranomaisten ja hankintayksiköiden hyvin vapaasti määritellä ja järjestää menettelyn, jolla konsession saaja valitaan (direktiivin 2014/23 johdanto-osan 63 perustelukappale), niin, että ne voivat valita menettelyn, joka direktiivin 30 artiklan ja 37 artiklan 6 kohdan mukaisesti sopii parhaiten yhteen täytettävien tarpeiden kanssa. Ativan näkemyksen mukaan sen kritisoima säännös sen sijaan tekee järjestelmästä tarpeettomasti kankean ja rajoittaa perusteettomasti viranomaisten vapautta kieltämällä niitä käyttämästä hankerahoitusmenettelyjä.
- 9 Vastapuolet katsovat, että 178 §:n 8-bis momentti soveltuu ratione temporis nyt tarkasteltavaan tapaukseen, kun huomioon otetaan sekin, että sen on tarkoitus koskea ”päättäneitä tai päättymässä olevia” konsessioita ja että lainsäätaja on siis tietoisesti katsonut sen soveltuvan nyt tarkasteltavan kaltaisiin tilanteisiin siinä tarkoituksessa, että niitä avattaisiin enemmän kilpailulle ja vältettäisiin se, että hyödyntämisestä aiemmin vastanneiden tahojen, jotka ovat ilman tarjouskilpailua annettujen, päättymässä olevien konsessioiden haltijoita, asema vahvistuisi entisestään. Ne viittaavat oikeuskäytäntöön, jonka mukaan hallintopäätöksen lainmukaisuus on selvitettävä päätöksen tekemisajankohtana olemassa olleiden tosiseikkojen ja oikeudellisten seikkojen perusteella.
- 10 Näiden seikkojen perusteella vastapuolet katsovat, että uuden hankintakoodeksin mukaista sääntelyä on sovellettava myös Ativan ensimmäiseen ehdotukseen, joka esitettiin ennen kyseisen koodeksin voimaantuloa, koska nyt tarkasteltavassa tapauksessa on kyse julkista tarjouskilpailua edeltävästä menettelyn vaiheesta ja itse tarjouskilpailu toteutuisi kyseisen koodeksin voimaantulon jälkeen. Vastaavaa ratkaisua tukee vastapuolten mukaan myös saman koodeksin 216 §:n 23 momentti, jonka mukaan vanhan hankintakoodeksin 153 §:ssä tarkoitettuja konsessioehdotuksia koskevat alustavat suunnitelmat, joita ei uuden hankintakoodeksin voimaantuloajankohtana ole vielä hyväksytty, edellyttävät taloudellisen ja rahoitusta koskevan toteuttamiskelpoisuuden arviointia ja viranomaisen hyväksyntää uuden koodeksin säännösten mukaisesti.

- 11 Vastapuolet kiistävät lisäksi Ativan väitteet, joiden mukaan uuden hankintakoodeksin 178 §:n 8-bis momentti on ristiriidassa unionin oikeuden kanssa. Niiden mukaan kyseisessä säännöksessä säädetyn kiellon tarkoitusta on etsittävä kilpailun avaamisesta niin, että kilpailua ja markkinoita suojaavia unionin oikeuden periaatteita voidaan soveltaa mahdollisimman laajasti; tällainen on muun muassa kaikkien konsessioiden, moottoritiekonsessiot mukaan luettuina, jatkamista koskeva kiello (kyseisen koodeksin 178 §:n 1 momentin viimeinen virke) ja siten velvollisuus käynnistää julkinen hankintamenettely myös päättyneistä tai päätymässä olevista moottoritiekonsessioista.

Tiivistelmä ennakkoratkaisupyyntöjen perusteista

- 12 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on samaa mieltä siitä, miten vastapuolet ovat tulkinneet uuden hankintakoodeksin ja erityisesti sen 178 §:n 8-bis momentin ajallista soveltuvuutta. Tältä osin se muistuttaa, ettei viranomainen voi olla noudattamatta lakia, joka on voimassa silloin, kun se esittää tahdonilmauksensa; näin ollen lainsäädäntö, joka on voimassa hakemuksen jättämispäivänä, ei velvoita viranomaista, ellei laissa toisin säädetä, vaan hakemusta on arvioitava soveltamalla lainsäädäntöä, joka on voimassa silloin, kun menettely päättyy.
- 13 Uuden hankintakoodeksin 216 §:ään sisältyvässä siirtymäsääntelyssä edellä esitettyjä periaatteita on sovellettu säätämällä pykälän 1 momentissa, että sopimuspuolen valitsemiseksi järjestettävään julkiseen hankintamenettelyyn liittyvästä toiminnasta säädetään tyhjentävästi säännöksissä, jotka ovat voimassa menettelyn alkamisajankohtana eli ajankohtana, jolloin hankintailmoitukset tai menettelyn käynnistämiseksi annettavat ilmoitukset julkaistaan (tai jos kyseessä ovat sopimukset, joista ei julkaista hankintailmoituksia tai muita ilmoituksia, ajankohtana, jolloin tarjouspyynnöt on lähetetty), ja sen 23 momentissa, että vanhan hankintakoodeksin nojalla esitetyt alustavat suunnitelmat, joita ei vielä ole hyväksytty, edellyttävät taloudellisen ja rahoitusta koskevan toteuttamiskelpoisuuden arviointia ja hankintaviranomaisen hyväksyntää uuden hankintakoodeksin säännösten mukaisesti.
- 14 Jos siis alustavaa suunnitelmaa, joka koskee vanhan järjestelmän mukaan tehtyä konsessioehdotusta, ei vielä ole hyväksytty silloin, kun uusi laki tulee voimaan, ei voida muuta kuin – tarvittaessa – noudattaa hyväksymisessä uuden lain sääntöjä; lisäksi seuraavan tarjouskilpailun, jonka lähtökohdaksi toteuttamiskelpoinen hanke hyväksymisensä jälkeen otetaan, on oltava uuden hankintakoodeksin säännösten mukainen, 178 §:n 8-bis momentissa säädetty kiello mukaan luettuna; näin ollen kyseistä säännöstä sovelletaan nyt tarkasteltaviin tapauksiin.
- 15 Tämän johtopäätöksen huomioon ottaen ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo tarpeelliseksi tarkastella lähemmin Ativan väitettä, joka koskee uuden hankintakoodeksin 178 §:n 8-bis momentin ja unionin oikeuden välistä ristiriitaa. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa ensin, että kyseinen 178 §, jonka 1 momentissa säädetään moottoritiekonsessioiden jatkamista koskevasta kiellosta,

on säännös, jolle ei löydy direktiivistä 2014/23 välitöntä vastinetta, vaan jolla on pantu täytäntöön lain (legge delega) säännös, jonka mukaan uusien moottoritiekonsessioiden antamista koskevat julkiset hankintamenettelyt olisi pitänyt käynnistää viimeistään 24 kuukautta ennen voimassa olleiden konsessioiden päättymistä moottoritiekonsessiojärjestelmän uudistamisineen; kyseisessä säännöksessä mainittiin nimenomaisesti konsession jatkamista koskevien lausekkeiden kiellon käyttöönotto.

- 16 Kyseisessä 8-bis momentissa säädetty kielto, joka otettiin lakiin asetuksella nro 56/2017 ja joka sanamuotonsa mukaan koskee ”päätyneitä tai päättymässä olevia” moottoritiekonsessioita, ei vaikuta olevan yksiselitteisesti tulkittavissa siten, että kyseessä olisi puhtaasti siirtymäsäännös – toisin kuin vastapuolet ovat väittäneet esittäessään, että kielto koski konsessioita, jotka päättyivät tai olivat päättymässä uuden hankintakoodeksin voimaantulon ajankohtana. Vaikuttaa siltä, että 8-bis momentin sanamuotoon sisältyy yleinen kielto antaa moottoritiekonsessioita hankerahoitusmenettelyllä, jos infrastruktuuria koskeva konsessio on jo annettu; näin ollen se voisi olla tarkoitettu laajemmin säännökseksi, jota ei sovelleta pelkästään siirtymäaikaan vaan myös sen jälkeen esimerkiksi siinä tapauksessa, että päätyneen konsession saajan tilalle valitaan uusi konsession saaja. Käsillä on toisin sanoen tulkintaongelma, joka koskee kyseisen säännöksen soveltamisedellytyksiä ja niiden rajoja. Molemmat tulkintavaihtoehdot vaikuttavat vastaavan kiellon tavoitteita, jollaisiksi vastapuolet ovat nimenneet tarpeen torjua moottoritiekonsessioiden jatkamiskiellon kiertämistä silloin, kun ehdotuksen tekijä on päättävän konsession saaja, kuten nyt tarkasteltavassa tapauksessa.
- 17 Yleisesti ottaen hankerahoituksen on kilpailun turvaamiseksi ja mahdollisten kiinnostuneiden osapuolten yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi noudatettava julkisia hankintoja koskevia periaatteita. Promootorin nimeämistä koskevalle alkuvaiheelle, jossa ehdotusta aiemmin arvioitiin sillä perusteella, onko se yleisen edun mukainen ja jossa sitä nykyään arvioidaan sen toteuttamiskelpoisuuden perusteella, on ominaista viranomaisen erittäin laaja harkintavaltia: tässä vaiheessa ei ole kyse siitä, että valitaan ennalta määritettyjen teknisten ja taloudellisten perusteiden mukaan paras tarjous, vaan siitä, että arvioidaan alustavasti hanke-ehdotuksen toteuttamiskelpoisuutta. Konsession antaminen sen sijaan tapahtuu myöhemmin järjestettävän tarjouskilpailun päättyessä siten, että perusteena käytetään kokonaistaloudellisesti edullisinta tarjousta. Tämä vaihe on edelliseen vaiheeseen nähden itsenäinen ja, kuten edellä todettiin, se on toteutettava julkisia hankintoja koskevien sääntöjen mukaisesti; ainoa poikkeus tästä on etu, jonka urakan toteuttamisesta vastaava taho voi saada etuoikeutensa perusteella tietyin ennalta määritetyin ehdoin.
- 18 Tällaisesta edusta säätäminen ei vaikuta olevan ristiriidassa Euroopan unionin oikeuden avoimuuden ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteiden kanssa edellyttäen, että – kuten julkisiasiamies asiassa C-412/04 antamassaan ratkaisuehdotuksessa totesi – kaikki osallistujat ovat tietoisia erioikeuksista (joita ovat kutsu neuvottelumenettelyyn ja promootorin etuoikeus) ja arviointiperusteista; tällä

hetkellä tämä onkin varmistettu uuden hankintakoodeksin 183 §:n 15 momentissa säädetyllä menettelyllä.

- 19 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen näkemyksen mukaan voidaan siis katsoa, ettei hankerahoitusehdotusta konsession antamiseksi voida pitää aiemman konsession ”jatkamisena”; jos niin olisi, olisi sitä paitsi vaikeaa ymmärtää, miksi kiellon pitäisi rajoittua koskemaan ainoastaan moottoritiekonsessioita. Kyseinen kiello on ehdoton ja abstrakti, ja sillä kielletään viranomaisilta poikkeuksetta hankerahoituksen käyttö tällaisten konsessioiden yhteydessä. Kielto ei koske ainoastaan uuden hankintakoodeksin voimaantulopäivään mennessä päättyneitä tai pian voimaantulopäivän jälkeen päättyviä moottoritiekonsessioita vaan myös moottoritiekonsessioita, jotka päättyvät myöhemmin yleisen sääntelyn nojalla.
- 20 Näin ollen Ativan esittämä kysymys siitä, onko kyseinen säännös ristiriidassa direktiivin 2014/23 periaatteiden kanssa, erityisesti sen johdanto-osan 68 perustelukappaleen kanssa, jonka mukaan hankintaviranomaisten ja hankintayksiköiden tulisi saada hyvin vapaasti määritellä ja järjestää menettely, jolla konsession saaja valitaan, ja sen 30 artiklan kanssa, jossa säädetään konsession saajan valitsemiseksi käytettävän menettelyn määrittämisen vapaudesta, vaikuttaa perustellulta. Kyseisen periaatteen voidaan katsoa koskevan myös vapautta valita konsessiota koskevan hankintamenettelyn tyyppi, kunhan avoimuuden ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteita noudatetaan. Edellä esitetyn perusteella ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää Euroopan unionin tuomioistuimelle edellä mainitun ennakkoratkaisukysymyksen.