

**Lieta C-437/21****Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums atbilstoši  
Tiesas Reglamenta 98. panta 1. punktam****Iesniegšanas datums:**

2021. gada 16. jūlijs

**Iesniedzējtiesa:***Consiglio di Stato* (Valsts padome, Itālija)**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2021. gada 21. aprīlis

**Apelācijas sūdzības iesniedzēja:***Liberty Lines SpA***Atbildētāja apelācijas instancē:***Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* [Infrastruktūru un satiksmes ministrija]**Pamatlietas priekšmets**

Apelācijas sūdzība par *Tribunale amministrativo regionale (TAR) per il Lazio* (Lacio Reģionālā administratīvā tiesa) spriedumu, ar kuru tika noraidīta sabiedrības *Liberty Lines* celtā prasība atcelt lēmumu, ar kuru ministrija – atbildētāja, beidzoties līgumam, kas to saistīja ar apelācijas sūdzības iesniedzēju, uzticēja citai sabiedrībai jūras satiksmes pakalpojumu, kas ir minētā līguma priekšmets, šim nolūkam neizsludinot īpašu iepirkuma procedūru.

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats**

Saskaņā ar LESD 267. pantu tiek lūgts interpretēt Savienības tiesību principus par pakalpojumu brīvu apriti un konkurences aizsardzību, it īpaši atsaucoties uz LESD 101., 102., 106. un 107. pantu, Regulu (EEK) Nr. 3577/1992 un Direktīvu 2014/25/ES.

## Prejudiciālais jautājums

“Vai [Savienības] tiesības, un it paši pakalpojumu aprites brīvības princips un maksimālas konkurences atvērtības princips pakalpojumu publiskā iepirkuma jomā nepieļauj tādu tiesību normu kā 2017. gada 24. aprīļa Leģislatīvā dekrēta Nr. 50 47. panta 11.a punkts, kas pārveidots par 2017. gada 21. jūnija Likumu Nr. 96, kurā:

– pasažieru jūras ātrsatiksmes pārvadājumi starp Messina [Mesina] ostu un *Reggio Calabria* [Kalabrijas reģionu] tiek pielīdzināti vai vismaz ļauj ar likumu tos pielīdzināt dzelzceļa pārvadājumiem pa jūru starp pussalu un *Sicilia* [Sicīlija], kas minēts Satiksmes un navigācijas ministrijas 2000. gada 31. oktobra Dekrēta Nr. 138 T 2. panta e) punktā;

– dzelzceļa pārvadājumi pa jūru tiek rezervēti vai šķietami rezervēti *Rete ferroviaria italiana S.p.a.* labā, tostarp izmantojot ātrgaitas kuģus starp Sicīliju un pussalu”.

## Atbilstošās Savienības tiesību normas

LESD 101., 102., 106. un 107. pants.

Padomes Regula (EEK) Nr. 3577/1992 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV 1992, L 364, 7. lpp.).

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 2007, L 315, 1. lpp.).

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK (OV 2014, L 94, 243. lpp.): 7. apsvērumš.

ES Tiesas 2019. gada 24. oktobra spriedums C-515/18.

## Atbilstošās valsts tiesību normas

2017. gada 24. aprīļa *Decreto legge n. 50, disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo* [Dekrētlikums Nr. 50 – Ārkārtas finanšu pasākumi un iniciatīvas, lai palīdzētu reģionālajām vai vietējām pašvaldībām, turpmākās darbības, lai atbalstītu teritorijas, ko skārušas seismiskas aktivitātes, un attīstības pasākumi] (2017. gada 24. aprīļa GURI Nr. 95, kārtējais pielikums Nr. 20), kas pārveidots par 2017. gada 21. jūnija likumu Nr. 96 un

grozīts; it īpaši 47. panta 11.a punkts: “Lai uzlabotu pasažieru dzelzceļa savienojumu elastīgumu starp Sicīliju un pussalu, Satiksmes un navigācijas ministrijas 2000. gada 31. oktobra Dekrēta Nr. 138 T 2. panta 1. punkts e) apakšpunktā minēto dzelzceļa savienojuma pakalpojumu pa jūru var veikt arī, izmantojot ātros jūras transportlīdzekļus, kuru darbības modelis ir saistīts ar dzelzceļa transporta pakalpojumiem uz un no Sicīlijas, jo īpaši turp un atpakaļ maršrutos *Messina-Villa San Giovanni* un *Messina – Reggio Calabria*, kas jāīsteno pašreizējos tiesību aktos paredzēto resursu ietvaros, kas paredzēti Programmas nolīgumam – pakalpojumu daļa starp valsti un sabiedrību *Rete ferroviaria italiana Spa* un neskarot tajā noteiktos pakalpojumus”.

Satiksmes un navigācijas ministrijas 2000. gada 31. oktobra dekrēts Nr. 138 T par koncesiju piešķiršanu *Ferrovie dello Stato – Società Trasporti e Servizi per azioni* valsts dzelzceļa infrastruktūras apsaimniekošanai. It īpaši 2. panta e) punkts, kurā ir precizēts, ka koncesijas priekšmeta tiek iekļauta “dzelzceļa satiksme pa jūru starp pussalu un attiecīgi Sicīliju un Sardīniju”.

### Īss faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 1 Infrastruktūru un satiksmes ministrijas (MIT) izsludinātā publiskā iepirkuma konkursa rezultātā *Liberty Lines* tika piešķirtas tiesības sniegt pasažieru ātrgaitas jūras satiksmes pakalpojumus starp *Messina* un *Reggio Calabria* ostām *Stretto de Messina* [Mesinas šaurums] no 2015. gada 1. oktobra līdz 2018. gada 30. septembrim. 2018. gada 14. septembrī *Liberty Lines* informēja kompetento ministriju par savu interesi saņemt sākotnējā līgumā paredzēto pakalpojumu koncesijas pagarinājumu uz vienu gadu. Tomēr uz šo paziņojumu atbilde netika sniegta, lai gan kopš 2018. gada 1. oktobra attiecīgais jūras satiksmes pakalpojums tika uzticēts sabiedrībai *Blufferries*, kas pilnībā pieder sabiedrībai *Rete Ferroviaria Italiana* (RFI), kurai jau ir uzticēts tāds pats pakalpojums maršrutā *Messina/Villa San Giovanni*.
- 2 Pēc nesekmīga lūguma atļaut iepazīties ar lietas materiāliem par šo praksi *Liberty Lines* 2018. gada 10. oktobrī cēla prasību pret kompetento ministriju *TAR Lazio*, lūdzot atcelt apgalvoto lēmumu par pakalpojumu piešķiršanu *Blufferries*, pamatojot savu apgalvojumu ar to, ka pakalpojumu tieša piešķiršana bez publiskā iepirkuma organizēšanas esot prettiesiska, tā kā nepastāv steidzamības apstākļi, jo tos radījusi tā pati administrācija, kas nebija savlaicīgi sākusi Kopienas publiskā iepirkuma procedūru.
- 3 2018. gada 8. novembrī *MIT* nosūtīja prasītājam divus dokumentus. Pirmais – tās 2018. gada 26. septembra paziņojums Nr. 31344, kas adresēts RFI, kurā tostarp tika apgalvots, ka: “Ņemot vērā 2017. gada 24. aprīļa Dekrētlikuma Nr. 50 [...] 47. panta 11.a punktā paredzēto pasažieru dzelzceļa maršrutu elastīgumu starp Sicīliju un pussalu, kas tiek uzskatīts par standarta būtisku nosacījumu, kurš var tikt nodrošināts, attiecīgo maršrutu iekļaujot Programmas nolīgumā [...] pakalpojumu daļa [...] starp valsti un *Società Rete Ferroviaria Italiana SpA*”.

tādējādi RFI tiek aicināta “saskaņā ar iepriekš norādītajām normām, no 1. oktobra nodrošināt esošos pasažieru ātrgaitas jūras satiksmes pakalpojumus starp *Messina* pilsētu un *Reggio Calabria*”.

- 4 Otrais – RFI atbilde uz šo paziņojumu, kas datēta ar 2018. gada 8. oktobri un kurā šī sabiedrība tostarp apgalvoja, ka, “lai nodrošinātu turpinātību maršrutā *Reggio Calabria – Messina* no 2019. gada 1. janvāra, šai ministrijai tiek lūgts pēc iespējas ātrāk sasaukt īpašu sanākumi, lai apspriestu problēmas, kas izriet no attiecīgā pakalpojuma nepārtrauktas nepieciešamības [...], kā arī pakalpojumu finansiālās segšanas noteikumiem, kas līdz šim tika segti atbilstoši piešķirumiem ar Programmas nolīgumu”.
- 5 Pēc šo abu dokumentu paziņošanas *Liberty Lines* savas apelācijas sūdzības pamatojumam pievienoja papildu iebildumus administratīvajā tiesā, ciktāl tiem ir nozīme Savienības tiesību kontekstā, apgalvojot konkurences un brīvas tirgus aizsardzības normu pārkāpumu. Tomēr TAR kļūdaini ir norādījusi prasītājam, ka Direktīva 2014/25 un Regula Nr. 1370/2007 ļauj bez publiskā iepirkuma konkursa tieši piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumus par dzelzceļa transporta pakalpojumiem.

#### **Pamatlietas pušu galvenie argumenti**

- 6 *Liberty Lines* [apelācijā] par TAR spriedumu *Consiglio di Stato* izvirza vairākus iebildumus. No tiem it īpaši nozīmīgi ir šie: 1) TAR neesot ņēmusi vērā faktu, ka *Blufferies*, izmantojot savam pakalpojumam kuģus ar zemūdens spārniem, nevar pārvadāt dzelzceļa vagonus un tādējādi nevar izpildīt prasīto nosacījumu, lai tās pakalpojumus varētu uzskatīt par cieši saistītiem ar dzelzceļa pakalpojumiem un tādējādi uz tiem varētu attiekties atkāpes režīms; 2) atsauce uz Direktīvas 2014/25 7. apsvērumu esot nepamatota vai nu tāpēc, ka tai nav juridiski saistoša spēka, vai arī tāpēc, ka tā attiecoties uz citādu gadījumu, proti, gadījumu, kad dalībvalsts nolēmj pati sniegt dzelzceļa pakalpojumus; 3) atsauce uz Eiropas Tiesas 2019. gada 24. oktobra spriedumu lietā C-515/18 arī esot nepamatota, ņemot vērā, ka tajā runa bija par sabiedriskā pasažieru transporta, izmantojot dzelzceļu, pakalpojuma tiesību tiešu piešķiršanu, bet šajā lietā runa ir par pasažieru ātrgaitas jūras pārvadāšanas ar kuģiem ar zemūdens spārniem pakalpojumu; 4) līguma slēgšanas tiesības bez publiskā iepirkuma procedūras esot piešķirtas, neveicot visas pārbaudes, kas būtu jāveic attiecībā uz iespēju izmantot šādu procedūru; 5) *Liberty Lines* apgalvo, ka administrācija esot mākslīgi radījusi ārkārtas situāciju; 6) paziņojumā, ar kuru RFI atbildēja ministrijai, ir noliegts fakts, ka izraudzītā pretendenta maiņa notikusi, nepalielinot izmaksas, un neesot nekādu pierādījumu par to, ka sākotnējo līgumu nebija iespējams pagarināt līdzekļu trūkuma dēļ; 7) visa lieta ietverot acīmredzamus elementus, kas ir pretrunā Savienības noteikumiem, kuri reglamentē iepirkuma procedūras un aizsargā vienlīdzību, brīvu konkurenci, pārskatāmību, atklātību un samērīgumu.
- 7 *MIT* un *RFI* noraida visus apelācijas iesniedzējas iebildumus.

**Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts**

- 8 Formulējot savu lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, iesniedzējtiesa pauž nopietnas šaubas par Dekrētlikuma Nr. 50/17 47. panta 11.a punkta, kas šajā lietā ir centrālā norma, saderību ar Savienības tiesībām, it īpaši šādu trīs iemeslu dēļ: 1) ar šo normu pretēji Regulai Nr. 3577/1992 no tirgus un no noteikumiem par publiskā iepirkuma līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu nepamatoti esot izslēgti pasažieru ātrgaitas jūras pārvadāšanas pakalpojumi starp *Messina* un *Reggio Calabre* ostām; 2) šķiet, ka *RFI* – sabiedrībai, ko izveidoja koncesionārs *Ferrovie dello Stato – Società Trasporti e Servizi per Azioni* kā valsts dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības sabiedrībai – faktiski tiek piešķirtas īpašas vai ekskluzīvas tiesības veikt pasažieru ātrgaitas jūras pārvadāšanas pakalpojumus starp *Messina* un *Reggio Calabria* ostām; 3) šķiet, ka joprojām *RFI* labā tiek īstenots valsts atbalsta pasākums, kas izkropļo vai draud izkropļot konkurenci, vēl jo vairāk tāpēc, ka šī aplūkojamā tiesību norma nav ierobežota laikā, lai atrastu nepieciešamos finanšu resursus nolūkā izsludināt atklātu konkursu šai līgumslēgšanas tiesību piešķiršanai.

DARBA VERSIJS