Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
MANUELA CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONY
přednesené dne 10. března 2022 [1]

Věc C-614/20

AS Lux Express Estonia
proti
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Tallinna Halduskohus (správní soud v Tallinnu, Estonsko)]

„Řízení o předběžné otázce – Veřejné služby v přepravě cestujících po železnici a silnici – Nařízení (ES) č. 1370/2007 – Obecné pravidlo ukládající povinnost přepravovat určité kategorie osob bezplatně – Článek 2 písm. e) a čl. 3 odst. 2 – Závazek veřejné služby – Nárok na kompenzaci – Článek 4 odst. 1 písm. b) bod i) – Pravomoc členského státu vyloučit kompenzaci – Článek 3 odst. 3 – Oblast působnosti – Vyloučení“

1. Estonské právní předpisy ukládají dopravcům povinnost přepravovat určité kategorie cestujících (v podstatě děti v předškolním věku a osoby se zdravotním postižením) zdarma.

2. Tallinna Halduskohus (správní soud v Tallinnu, Estonsko) se v zásadě táže, zda taková zákonná povinnost spadá pod pojem závazek veřejné služby ve smyslu nařízení (ES) č. 1370/2007 [2], a pokud ano, zda mají dotčené podniky nárok na kompenzaci odpovídajícího chybějícího příjmu.

I. Právní rámec

A. Unijní právo. Nařízení č. 1370/2007

3. Článek 1 („Účel a oblast působnosti“) uvádí, že:

„1. Účelem tohoto nařízení je definovat, jak mohou příslušné orgány v souladu s pravidly práva Společenství zasahovat do odvětví veřejné přepravy cestujících, aby zajistily poskytování služeb obecného zájmu, které jsou mimo jiné četnější, bezpečnější, kvalitnější nebo levnější než služby, které by mohly nabídnout samotné tržní mechanismy.

[1] – Původní jazyk: španělština.

[2] – Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. 2007, L 315, s. 1).

Za tímto účelem vymezuje toto nařízení podmínky, za nichž příslušné orgány poskytují kompenzace při ukládání nebo sjednávání závazků veřejné služby provozovatelům veřejných služeb za vzniklé náklady nebo udělují výlučná práva za plnění závazků veřejné služby.

[…]“.

4. Článek 2 („Definice“) stanoví, že:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

a) ‚veřejnou přepravou cestujících‘ služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě;

[…]

e) ‚závazkem veřejné služby‘ požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek;

f) ‚výlučným právem‘ právo opravňující provozovatele veřejných služeb k provozování některých veřejných služeb v přepravě cestujících na určité trase, síti nebo v určité oblasti, s vyloučením dalších takových provozovatelů;

g) ‚kompenzací za veřejné služby‘ jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím;

[…]

l) ‚obecným pravidlem‘ opatření, které se nediskriminačním způsobem použije na všechny veřejné služby v přepravě cestujících stejného druhu ve stanovené územní oblasti, za kterou odpovídá příslušný orgán;

[…]“.

5. Článek 3 („Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla“) stanoví, že:

„1. Pokud příslušný orgán rozhodne o udělení výlučného práva nebo poskytnutí kompenzace jakékoli povahy za plnění závazků veřejné služby jím vybranému provozovateli, provede to v rámci smlouvy o veřejných službách.

2. Odchylně od odstavce 1 se na závazky veřejné služby, jejichž účelem je stanovení maximálních tarifů pro všechny cestující nebo určité kategorie cestujících, mohou vztahovat obecná pravidla. V souladu se zásadami stanovenými v článcích 4 a 6 a v příloze poskytne příslušný orgán provozovatelům veřejných služeb kompenzaci za čisté finanční dopady, pozitivní nebo negativní, na náklady a příjmy, které vznikly při plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací. Tím není dotčeno právo příslušných orgánů zahrnout závazky veřejné služby stanovící maximální tarify do smluv o veřejných službách.

3. Aniž jsou dotčeny články 73, 86, 87 a 88 Smlouvy, mohou členské státy vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení obecná pravidla o finančních kompenzacích závazků veřejné služby, která stanovují maximální přepravní tarify pro žáky, studenty, učně a osoby s omezenou pohyblivostí. Tato obecná pravidla musí být oznámena podle článku 88 Smlouvy. U všech těchto oznámení je třeba uvést úplné informace o opatření a zejména podrobnosti o metodě výpočtu."

6. Článek 4 („Povinný obsah smluv o veřejných službách a obecných pravidel") stanoví následující:

„1. Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla musí

a) jasně stanovit závazky veřejné služby vymezené tímto nařízením a specifikované v souladu s článkem 2a, které má provozovatel veřejných služeb plnit, a dotčené územní;

b) objektivním a transparentním způsobem předem stanovit

   i) ukazatele, na základě kterých se vypočítá platba případné kompenzace, a

   ii) povahu a rozsah případných udělených výlučných práv způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací.

[...]".

7. Článek 6 („Kompenzace za veřejné služby") stanoví, že:

„1. Všechny kompenzace související s obecným pravidlem nebo smlouvou o veřejných službách musí být v souladu s článkem 4 [...]".

8. Přílohy („Pravidla pro kompenzaci v případech uvedených v čl. 6 odst. 1") stanoví následující:

„1. Kompenzace související s přímo uzavřenými smlouvami o veřejných službách podle čl. 5 odst. 2, 4, 5 nebo 6 nebo kompenzace související s obecným pravidlem se musí vypočítat v souladu s pravidly uvedenými v této příloze.

2. Kompenzace nesmí překročit částku rovnající se čistému finančnímu dopadu, který odpovídá součtu pozitivních nebo negativních dopadů, které má plnění závazku veřejné služby na náklady a příjmy provozovatele veřejných služeb. Dopady se posoudí porovnáním situace, kdy je závazek veřejné služby splněn, se situací, která by nastala, kdyby závazek nebyl splněn. Pro účely výpočtu čistého finančního dopadu se příslušný orgán řídí tímto vzorcem:

[…]

3. Plnění závazku veřejné služby může mít dopad na možné přepravní činnosti provozovatele mimo daný závazek (závazky) veřejné služby. Za účelem zabránit nadměrnému či nedostatečnému vyplácení kompenzací je proto třeba vzít při výpočtu čistého finančního dopadu v úvahu jakékoli vyčíslitelné finanční dopady na dotyčné sítě provozovatele.

[...]".

B. Estonské právo. Ühistranspordiseadus[3]*,*

9. Článek 34 stanoví, že:

„Na vnitrostátních linkách v silniční, vodní a železniční dopravě je dopravce povinen bezplatně přepravovat děti, které dne 1. října běžného školního roku ještě nedovršily sedmý rok věku, jakož i děti, jejichž nástup do školy byl odložen, osoby s postižením do dovršení 16 let, osoby se závažným postižením od dovršení 16 let, osoby se značným zrakovým postižením, jakož i osoby doprovázející osobu se závažným nebo značným zrakovým postižením a slepeckého resp. asistenčního psa osoby s postižením. Za bezplatnou přepravu cestujících těchto skupin dopravce neobdrží kompenzaci.“

II. Skutkový stav, spor a předběžná otázka

10. Dne 5. června 2019 požádaly podniky Eesti Buss OÜ a AS Lux Express Estonia, které se zabývají komerční přepravou cestujících po silnici[4], estonského ministra hospodářství a infrastruktury o náhradu škody za množství ušlých jízdenek podle článku 34 ÜTS.

11. Dne 10. července 2019 ministr hospodářství a infrastruktury žádost zamítl s odůvodněním, že podle článku 34 ÜTS nemají podniky nárok na žádnou kompenzaci za bezplatnou přepravu cestujících, kteří patří do kategorií, které jsou v něm uvedeny.

12. Dne 12. srpna 2019 podala společnost Lux Express Estonia k Tallinna Halduskohus (správní soud v Tallinnu, Estonsko) žalobu, kterou se domáhala náhrady škody[5], a podpůrně uložení povinnosti zaplatit finanční náhradu v přiměřené výši navýšené o úroky, kterou stanoví soud.

13. Podle předkládajícího soudu:

— Článek 34 ÜTS stanoví obecné pravidlo ve smyslu čl. 2 písm. l) a čl. 3 odst. 2 nařízení č. 1370/2007 tím, že stanoví maximální přepravní tarif (bezplatná přeprava) pro určité kategorie cestujících. Cílem tohoto ustanovení je zajistit těmto cestujícím cenově dostupnou dopravu. Není pravděpodobné, že by podnikatel zajišťoval bezplatnou přepravu cestujících bez zásahu veřejné správy.

— Z článku 3 odst. 2 a článku 4 nařízení č. 1370/2007 zřejmě vyplývá, že dopravce musí obdržet kompenzaci, ale čl. 4 odst. 1 písm. b) bod i) téhož nařízení dává členským státům pravomoc na základě vnitrostátního práva kompenzaci vyloučit.

— Článek 3 odst. 3 nařízení č. 1370/2007 přiznává členským státům možnost vyloučit z oblasti jeho působnosti obecná pravidla o finančních kompenzacích závazků veřejné služby, která stanovují maximální přepravní tarify pro žáky, studenty, učně a osoby s omezenou pohyblivostí.

[3] – Zákon o přepravě cestujících (RT I, 23. 3. 2015, 2) ve znění platném pro původní řízení (RT I, 30. 6. 2020, 24). Dále jen „ÜTS“.

[4] – Tyto podniky byly od srpna 2013, resp. března 2015 držiteli licencí na přepravu cestujících, na jejichž základě poskytovaly na estonském území komerční autobusovou linkovou dopravu. Po jejich fúzi uskutečněné dne 29. července 2019 v činnosti pokračovala společnost Lux Express Estonia.

[5] – Od podání správní žaloby se požadovaná částka z hlediska časového rozsahu změnila tak, aby pokrývala období od 1. ledna 2016 do 31. ledna 2020.

14. Předkládající soud se dále táže, zda v případě, že by nařízení č. 1370/2007 nebylo použitelné, mohla být kompenzace podložena jiným unijním aktem [například Listinou základních práv Evropské unie (dále jen „Listina“)] nebo zda musí být spor řešen výhradně podle vnitrostátního práva.

15. Konečně, pokud by měla být dopravci poskytnuta kompenzace, jeho pochybnosti se týkají podmínek na stanovení její výše v souladu s unijními pravidly pro státní podporu.

16. Za těchto okolností Tallinna Halduskohus (správní soud v Tallinnu) předkládá Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je případ, kdy je všem soukromoprávním podnikům, které v tuzemsku komerčně provozují silniční, vodní a železniční přepravu cestujících v linkovém provozu, uložena stejná povinnost bezplatné přepravy cestujících určité skupiny (děti předškolního věku, osoby s postižením do dovršení 16 let, osoby s těžkým postižením od dovršení 16 let, osoby se značným zrakovým postižením a průvodce osoby s těžkým nebo značným zrakovým postižením a slepeckého resp. asistenčního psa osoby s postižením), nutno považovat za uložení závazku veřejné služby ve smyslu čl. 2 písm. e) a čl. 3 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 [...]?

2) Jedná-li se o závazek veřejné služby ve smyslu nařízení č. 1370/2007: Má členský stát podle čl. 4 odst. 1 písm. b) bodu i) nařízení č. 1370/2007 právo vyloučit úhradu kompenzace dopravcům za plnění takovéto povinnosti vnitrostátním zákonem?

   Má-li členský stát právo vyloučit kompenzaci pro dopravce, za jakých podmínek tak může učinit?

3) Je podle čl. 3 odst. 3 nařízení č. 1370/2007 povoleno vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení obecná pravidla o stanovení maximálních přepravních tarifů pro jiné skupiny cestujících, než skupiny uváděné v tomto ustanovení?

   Platí povinnost oznámení Evropské komisi podle článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie také v případě, že obecná ustanovení o stanovení maximálních přepravních tarifů nestanoví žádné kompenzace pro dopravce?

4) V případě, že se nařízení č. 1370/2007 v projednávané věci nepoužije, lze poskytování kompenzace opřít o jiný právní akt Evropské unie (jako je Listina základních práv Evropské unie)?

5) Jaké podmínky musí splňovat kompenzace případně poskytovaná dopravci, aby byla v souladu s ustanoveními o státní podpoře?“

III. Řízení před Soudním dvorem

17. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce byla zapsána v kanceláři Soudního dvora dne 18. listopadu 2020.

18. Písemná vyjádření předložily Lux Express Estonia, estonská vláda a Evropská komise.

19. Ústní jednání nebylo shledáno nezbytným.

IV. Posouzení

A. První předběžná otázka

20. V Estonské republice se organizace veřejné přepravy cestujících řídí ÜTS. Do její působnosti patří silniční přeprava cestujících, která může mít podobu linkové přepravy, příležitostné přepravy a taxislužby.

21. Linková přeprava, která zahrnuje veřejnou pozemní přepravu, je poskytována buď na základě smluv o veřejných službách, nebo formou komerčních služeb [6].

22. Jízdné na komerční linkové přepravě určuje dopravce. U linkové přepravy poskytované na základě smluv o veřejných službách stanoví maximální cenu za kilometr nebo maximální cenu jízdenky příslušný orgán.

23. Článek 34 ÜTS ukládá každému dopravci, který poskytuje vnitrostátní linkovou přepravu, povinnost bezplatně přepravovat určité kategorie cestujících, jako jsou děti předškolního věku a osoby se zdravotním postižením, a to za výše uvedených podmínek [7]. Za bezplatnou přepravu těchto cestujících nedostává provozovatel žádnou kompenzaci.

24. Podstatou první předběžné otázky předkládajícího soudu je to, zda povinnost bezplatné přepravy stanovená estonským právem spadá pod pojem závazku veřejné služby ve smyslu nařízení č. 1370/2007.

25. Podle nařízení č. 1370/2007 se „závazkem veřejné služby“ rozumí „požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“ [8].

26. Ukládání závazků veřejné služby je formou zásahu příslušných orgánů do odvětví přepravy cestujících, které samo nařízení č. 1370/2007 označuje za službu obecného hospodářského zájmu [čl. 2 písm. a)]. Jeho účelem je „[...] zajisti[t] poskytování služeb obecného zájmu, které jsou mimo jiné četnější, bezpečnější, kvalitnější nebo levnější než služby, které by mohly nabídnout samotné tržní mechanismy“ [9].

[6] – Podle estonské vlády (body 7 až 9 jejího vyjádření) v případě, že linkovou přepravu volně provozují soukromé podniky, podstupují tyto podniky vlastní obchodní riziko, vybírají si trasu pravidelné linky, o kterou mají zájem, a za účelem jejího provozování podávají žádost o licenci. Pokud některá linka není pro komerční dopravce ekonomicky atraktivní a její provozování je v zájmu uživatelů, stanoví příslušný orgán závazek veřejné služby uzavřením smlouvy o veřejné službě. Tato smlouva se běžně zadává prostřednictvím zadávacího řízení a stanoví podmínky jejího plnění a odpovídající dotace.

[7] – Bod 9 tohoto stanoviska.

[8] – Článek 2 písm. e) nařízení č. 1370/2007. Pátý bod odůvodnění je formulován obdobně: „Mnoho služeb v pozemní přepravě cestujících, které jsou z hlediska obecného hospodářského zájmu nezbytné, nemůže být v současné době provozováno na obchodním základě. Příslušné orgány členských států musí mít možnost zasáhnout s cílem zajistit poskytování těchto služeb. Mechanismy, které mohou tyto orgány využívat pro zajištění poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, jsou zejména tyto: udělování výlučných práv provozovatelům veřejných služeb, poskytování finančních kompenzací provozovatelům veřejných služeb a vymezení obecných pravidel v oblasti provozování veřejné dopravy, která se týkají všech provozovatelů“.

[9] – Článek 1 odst. 1 nařízení č. 1370/2007.

27. K provedení závazku veřejné služby umožňuje nařízení č. 1370/2007 využívat dva typy právních nástrojů: smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla [10].

28. Jedním ze závazků veřejné služby, který nařízení č. 1370/2007 uvádí jako příklad, je „stanovení maximálních tarifů pro [...] určité kategorie cestujících“ prostřednictvím obecných pravidel (čl. 3 odst. 2 nařízení č. 1370/2007).

29. Estonská vláda uznává, že článek 34 ÜTS [11] ukládá spornou povinnost komerčním dopravcům s cílem „umožnit rodinám s malými dětmi a osobám se zdravotním postižením využívat veřejnou dopravu tím, že pro ně bude cenově dostupnější a přístupnější“ [12].

30. Tato prohlášení estonské vlády jasně ukazují, že zavedení „nulového“ tarifu pro určité sociální skupiny na komerčních autobusových linkách je v obecném zájmu a v souladu se sociálními kritérii.

31. Tento společenský zájem by provozovatel, který sleduje pouze zisk z obchodního využití přepravy, nemohl pokrýt bezplatně. Poskytování služby bez úhrady je logice trhu cizí, a proto zákon mění uložení povinnosti bezplatné přepravy na povinnost veřejné služby nezbytného plnění (v tomto případě uloženou „obecným pravidlem“).

32. Článek 34 ÜTS tedy odráží skutečný závazek veřejné služby, který ukládá provozovatelům poskytujícím službu vnitrostátní linkové přepravy přepravovat určité kategorie cestujících bezplatně [13].

33. Vzhledem k tomu, že ÜTS dovádí omezení tarifu do krajnosti („nulová“ částka), jeho výsledkem je, že prostřednictvím obecného pravidla ukládá dopravcům skutečný závazek veřejné služby, jehož cílem je zvýhodnit „určité kategorie cestujících“.

34. Jinou otázkou je, zda podle nařízení č. 1370/2007 musí být tato povinnost doprovázena kompenzací [14] pro dopravce, což je předmětem druhé předběžné otázky.

B. Druhá předběžná otázka

35. Předkládající soud správně chápe, že pokud ÜTS představuje závazek veřejné služby ve smyslu nařízení č. 1370/2007, musí být dopravci, který tento závazek plní, v zásadě a v souladu s čl. 3 odst. 2 a článkem 4 tohoto nařízení poskytnuta kompenzace.

[10] – Definované v čl. 2 písm. i) a l) nařízení č. 1370/2007. *Smlouva o veřejných službách* odráží „dohodu mezi příslušným orgánem a provozovatelem veřejných služeb“. *Obecné pravidlo* je „opatření, které se nediskriminačním způsobem použije na všechny veřejné služby v přepravě cestujících stejného druhu ve stanovené územní oblasti“.

[11] – Není pochyb o tom, že estonský zákonodárce je příslušným orgánem ve smyslu čl. 2 písm. b) nařízení č. 1370/2007.

[12] – Vyjádření estonské vlády, bod 11. Podle estonské vlády ÜTS „odráží estonskou Ústavu“ a „zvláštní pozornost, kterou společnost věnuje rodinám s nezletilými dětmi a osobám se zdravotním postižením, takže omezení základních práv musí být za tímto účelem považováno za legitimní. Zákonodárce má při omezování základních práv pro účely sociální politiky široký prostor pro uvážení“. Uznání, že dochází k omezení těchto práv, je zopakováno nejen v bodě 11 (dvakrát), ale také v bodech 12, 22, 49 a 50 jejího vyjádření.

[13] – V rozsudku ze dne 14. října 2021, Viesgo Infraestructuras Energéticas (C-683/19, EU:C:2021:847), Soudní dvůr kvalifikoval jako závazek veřejné služby [ve smyslu čl. 3 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/72/ES ze dne 13. července 2009 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o zrušení směrnice 2003/54/ES (Úř. věst. 2009, L 211, s. 55)] povinnost mající podobnou vlastnost: povinnost uložená prodejním obchodním podnikům dodávat elektřinu za sníženou sazbu zranitelným zákazníkům.

[14] – V rozsudku ze dne 14. října 2021, Viesgo Infraestructuras Energéticas (C-683/19, EU:C:2021:847), Soudní dvůr prohlásil, že směrnice 2009/72 nebrání tomu, „aby byl režim financování povinnosti veřejné služby spočívající v dodávce elektřiny za sníženou sazbu některým zranitelným zákazníkům zaveden […] bez jakékoli náhrady“ (bod 61).

36. Vyvstává však otázka, zda může členský stát podle čl. 4 odst. 1 písm. b) bodu i) nařízení č. 1370/2007 prostřednictvím vnitrostátního zákona obejít vyplacení takové kompenzace dopravci, a pokud ano, za jakých podmínek.

37. Analýza této předběžné otázky se musí zabývat otázkou kompenzace a dále jejím případným vyloučením podle čl. 4 odst. 1 písm. b) bodu i) nařízení č. 1370/2007.

1. Protiplnění za plnění závazků veřejné služby

38. Nařízení č. 1370/2007 stanoví *protiplnění*[15] za plnění závazků veřejné služby, které jsou pro dotčené podniky zatěžující. Dopravce, který převezme tyto závazky, má nárok buď na kompenzaci[16], nebo na udělení výlučného práva[17].

39. Pojem „kompenzace za veřejnou službu“ spojuje výhodu, zejména finanční povahy, s plněním závazku veřejné služby spočívajícího v poskytování služeb nekomerční povahy.

40. Historie vzniku nařízení č. 1370/2007 ukazuje stejný přístup, který by se dal nazvat „odměňující“:

— Podle článku 6 rozhodnutí Rady 65/271/EHS[18] měla být kompenzace vyplácena za břemena vyplývající z uplatňování cen a podmínek stanovených členským státem pro přepravu cestujících ve prospěch jedné nebo více zvláštních sociálních kategorií.

— Nařízení (EHS) č. 1191/69[19], ve svém čl. 1 odst. 4 a článku 9, obsahuje stejné ustanovení. Podle čl. 1 odst. 4 „[f]inanční břemena uložená dopravním podnikům vyplývající ze zachování závazků podle odstavce 2 nebo uplatňování přepravních sazeb a podmínek podle odstavce 3 [stanovených kterýmkoli členským státem v zájmu jedné nebo více sociálních kategorií cestujících] jsou vyrovnávána společnými postupy stanovenými v tomto nařízení“[20].

— Podle nařízení č. 1191/69 tarifní závazek, jehož náklady musely být dopravci kompenzovány, splňoval dvojí podmínku spočívající v zavedení „zvláštních“ tarifních opatření zaměřených na určité kategorie cestujících a v odporování obchodním zájmům podniku[21].

[15] – Článek 3 odst. 1 nařízení č. 1370/2007 výslovně odkazuje na „*[protiplnění] za plnění závazků veřejné služby*“.

[16] – Podle čl. 2 písm. g) nařízení č. 1370/2007 se kompenzací rozumí „jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím“.

[17] – Článek 2 písm. f) nařízení č. 1370/2007 za takové právo považuje „právo opravňující provozovatele veřejných služeb k provozování některých veřejných služeb v přepravě cestujících na určité trase, síti nebo v určité oblasti, s vyloučením dalších takových provozovatelů“.

[18] – Rozhodnutí ze dne 13. května 1965 o harmonizaci některých ustanovení o hospodářské soutěži v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. 1965, L 88, s. 1500)

[19] – Nařízení Rady ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. 1969, L 156, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 19).

[20] – Ačkoli změna zavedená nařízením Rady (EHS) č. 1893/91 ze dne 20. června 1991, kterým se mění nařízení č. 1191/69 (Úř. věst. 1991, L 169, s. 1, Zvl. vyd. 07/01, s. 314), zrušila čl. 1 odst. 4 nařízení č. 1191/69, zachovala článek 9, čímž zachovala kompenzace za břemena uložená podnikům v důsledku uplatňování cen a podmínek stanovených v zájmu jedné nebo více zvláštních sociálních kategorií v přepravě cestujících.

[21] – Povinnost kompenzace se tedy nevztahovala na „obecná opatření cenové politiky“ ani na „opatření přijatá pro přepravní sazby a podmínky obecně s ohledem na organizaci dopravního trhu nebo jeho části“. Viz rozsudek ze dne 27. listopadu 1973, Nederlandse Spoorwegen (36/73, EU:C:1973:130), body 11 až 13.

41. Zásada kompenzace za břemena vyplývající ze závazků veřejné služby je nyní zakotvena v různých ustanoveních nařízení 1370/2007:

— Článek 3 odst. 2 kogentně stanoví, že: „příslušný orgán poskytne kompenzaci“ za závazky veřejné služby uložené jednostranně orgánem veřejné správy.

— Článek 1 odst. 1 druhý pododstavec je stejně jednoznačný, když odkazuje na „podmínky, za nichž příslušné orgány poskytují kompenzace při ukládání […] závazků veřejné služby provozovatelům veřejných služeb za vzniklé náklady […]“.

— Příloha o pravidlech použitelných na kompenzace zohledňuje v odstavci 3 vyčíslitelné finanční dopady na dotyčné sítě provozovatele „za účelem zabránit […] nedostatečnému vyplácení kompenzací“.

— Nový článek 2a odst. 2[22] odkazuje na „specifikace závazků veřejné služby a *související kompenzace* za čisté finanční dopady závazků veřejné služby“.

42. Tím je zajištěno, že závazky veřejné služby, pokud obnášejí náklady, nepůsobí hospodářskou újmu provozovatelům, které je musí plnit: buď, opakuji, jsou jim poskytnuty kompenzace nákladů, které z nich vyplývají, nebo jsou jim udělena výlučná práva.

43. Nařízení č. 1370/2007 tedy nestanoví, že náklady na závazky veřejné služby stanovené ve prospěch určitých kategorií cestujících mají nést pouze dopravci (v takovém případě, jak uvádí předkládající soud, by pravděpodobně žádný z nich nesouhlasil s poskytováním služby, která sama o sobě postrádá obchodní zájem).

44. Stručně řečeno, tyto závazky, které mohou mít podobu smlouvy o veřejných službách nebo, jako v tomto případě, obecného pravidla, musí být doprovázeny odpovídající finanční kompenzací nebo udělením výlučného práva.

45. Je důležité upřesnit, že obecná pravidla v oblasti tarifů, jako je oblast, o kterou se jedná v tomto sporu, nejsou stejné povahy jako normy o bezpečnosti cestujících, ochraně životního prostředí a bezpečnosti práce nebo o kvalitě přepravních služeb[23]. Jejich dodržování, jelikož tvoří regulační rámec – odlišný od tarifního rámce – v němž je činnost vykonávána, nezakládá nárok na kompenzaci.

2. Možné vyloučení protiplnění?

46. Článek 4 odst. 1 písm. b) bod i) nařízení č. 1370/2007 odkazuje na „ukazatele, na základě kterých se vypočítá platba *případné* kompenzace“[24].

47. Tento bod, o jehož výklad žádá předkládající soud, nelze vykládat tak, že poskytuje členským státům pravomoc kompenzaci přiznat nebo nepřiznat. Spíše odráží možnost, že v případě uzavření smlouvy o veřejných službách podle čl. 3 odst. 1 nařízení č. 1370/2007 „příslušný orgán rozhodne o udělení výlučného práva […] jím vybranému provozovateli“ jako alternativy k finanční kompenzaci.

22 – Doplněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016 (Úř. věst. 2016, L 354, s. 22).

23 – Na ně odkazuje sedmnáctý bod odůvodnění nařízení č. 1370/2007.

24 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

48. Ačkoli „[protiplnění] za plnění závazků veřejné služby“, jak požaduje čl. 3 odst. 1, musí být formalizováno ve smlouvě o veřejné službě [25], není tomu tak v případě, kdy je závazek spočívající ve stanovení maximálních tarifů uložen „obecnými pravidly“ (čl. 3 odst. 2 nařízení č. 1370/2007).

49. V takovém případě (což je projednávaný případ) jsem již připomněl, že podle čl. 3 odst. 2 nařízení č. 1370/2007 „poskytne příslušný orgán provozovatelům veřejných služeb *kompenzaci* za čisté finanční dopady, pozitivní nebo negativní, na náklady a příjmy, které vznikly při plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací“.

50. Lze namítnout, že vzhledem k tomu, že závazek veřejné služby se týká všech dopravců stejně, neměl by být nutně kompenzovatelný, protože nepředstavuje konkurenční nevýhodu některých dopravců ve prospěch ostatních.

51. Nemyslím si však, že nařízení č. 1370/2007 tuto tezi podporuje.

52. Soudní dvůr stanovil, že nařízení č. 1191/69, předchůdce současného nařízení, opravňovalo „členské státy ukládat závazky veřejné služby veřejnému podniku pověřenému zajišťováním veřejné osobní dopravy v obci a že [stanovilo] pro finanční břemena plynoucí z takových závazků vyrovnání, jehož výše se určí v souladu s ustanoveními tohoto nařízení“ [26].

53. Nařízení č. 1370/2007 poskytuje rovnocenný základ pro zachování tohoto postoje. Skutečnost, že ve věci, v níž byl vydán rozsudek Antrop, byl provozovatel veřejným podnikem a v projednávané věci se jedná o soukromý podnik, není překážkou [27]. Naopak uložení nákladného závazku veřejné služby soukromým komerčním subjektům, které pozbývají části odměny spojené s jejich činností [28], odůvodňuje zavedení kompenzací, aby se vyvážily negativní účinky, které mohou ovlivnit jejich konkurenceschopnost na trhu.

54. Je pravda, že nařízení č. 1370/2007 zajišťuje, aby nedocházelo k nadměrné kompenzaci, která by představovala státní podporu, o níž se zmíním později. Z tohoto důvodu stanoví řadu omezujících mechanismů [29], ale neumožňuje ukládat závazky veřejné služby, jako je sporný závazek, bez kompenzace.

55. Soudní dvůr věnoval pozornost výši kompenzace a jejímu souladu s pravidly státní podpory [30]. Pokud se nemýlím, nerozhodoval o takové vnitrostátní právní úpravě, která v odvětví přepravy cestujících bez dalšího vylučuje kompenzace za plnění závazků veřejné služby, jako je projednávaná vnitrostátní právní úprava.

[25] – Viz sdělení Komise o výkladových pokynech pro nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (Úř. věst. 2014, C 92, s. 1) (dále jen „sdělení Komise“), bod 2.2.3 druhý pododstavec.

[26] – Rozsudek ze dne 7. května 2009, Antrop a další (C-504/07, EU:C:2009:290; dále jen „rozsudek Antrop“), bod 21.

[27] – Podle dvanáctého bodu odůvodnění nařízení č. 1370/2007 „[z] hlediska práva Společenství není podstatné, zda budou veřejné služby v přepravě cestujících provozovány veřejnými nebo soukromými podniky“.

[28] – Estonská vláda a Lux Express Estonia se liší v odhadu *skutečného* ekonomického dopadu opatření. Podle estonské vlády je dopad opatření „omezený“ (bod 15 jejího vyjádření), zatímco podle hospodářského subjektu představuje značnou zátěž pro jeho obrat.

[29] – Článek 4, článek 6 a příloha.

[30] – Rozsudek Antrop, bod 23: „článek 73 ES zavádí v oblasti dopravy odchylku od obecných pravidel použitelných na státní podpory tím, že stanoví, že podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem ‚veřejná služba‘, jsou slučitelné se Smlouvou“.

56. V rozsudku Altmark [31] Soudní dvůr zkoumal legalitu některých veřejných dotací určených na provozování linkové dopravy. Při určování, zda se na tyto dotace vztahuje článek 107 SFEU, bylo třeba posoudit, zda „se mají pokládat za vyrovnání představující protihodnotu plnění uskutečněných podniky-příjemci za účelem plnění povinností veřejné služby“ [32].

57. Rozsudek ve věci Altmark tedy stanovil, že podnik, který má plnit jasně vymezené závazky veřejné služby, má nárok na kompenzaci (náhradu), jejíž výpočet nesmí přesáhnout úroveň nezbytnou k úhradě všech nebo části nákladů vyplývajících z plnění závazků veřejné služby [33].

58. Rozsudek ve věci Altmark tak potvrdil obecnou zásadu (kompenzace dopravci za plnění závazku veřejné služby, který je pro něj zatěžující) a zároveň uvedl podmínky, „aby v konkrétním případě takové vyrovnání nebylo kvalifikováno jako státní podpora“ [34].

59. Zvláštnost tohoto sporu spočívá, jak jsem již uvedl, v tom, že vnitrostátní právo kompenzaci ruší. V této souvislosti je sporné, zda nařízení č. 1370/2007 poskytuje poskytovateli služeb oporu, aby ji požadoval od orgánů členského státu.

60. Podle mého názoru je právo na úhradu za služby poskytované uživatelům neoddělitelné od výkonu podnikatelské činnosti v silniční přepravě cestujících, pokud dopravce nemá jiné příjmy než tarifní příjmy [35]. Úhradu za tyto služby hradí buď uživatelé, nebo orgány, které vyžadují jejich bezplatnou přepravu.

61. Uložené omezení se navíc netýká „pouhých zájmů nebo šancí obchodního charakteru, jejichž nejistý charakter je vlastní samotné podstatě ekonomické činnosti, ale práv majetkové hodnoty, z nichž s ohledem na právní řád plyne právní postavení umožňující vlastníkovi těchto práv jejich nezávislý výkon na jeho účet“ [36].

62. V důsledku toho čl. 4 odst. 1 písm. b) bod i) nařízení č. 1370/2007 neumožňuje vyhnout se kompenzaci v takovém případě, jako je tento.

C. Třetí předběžná otázka

63. Podstatou třetí předběžné otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 3 odst. 3 nařízení č. 1370/2007 umožňuje vyloučit z působnosti tohoto nařízení obecná pravidla o stanovení maximálních přepravních tarifů pro jiné skupiny cestujících, než skupiny uvedené v tomto ustanovení [37].

[31] – Rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415; dále jen „rozsudek Altmark“).

[32] – Tamtéž, bod 87.

[33] – Zdá se, že požadavky rozsudku ve věci Altmark byly inspirací pro vypracování některých ustanovení nařízení č. 1370/2007.

[34] – Rozsudek Altmark, bod 88.

[35] – Společnost Lux Express Estonia zdůrazňuje (bod 3 jejího vyjádření), že jejím jediným zdrojem příjmů je prodej jízdenek, jelikož od státu nedostává žádné dotace. Dodává (bod 28 tohoto vyjádření), že nepožívá ani další kompenzační prvky, jako je udělení výlučných práv.

[36] – Rozsudek ze dne 3. září 2015, Inuit Tapiriit Kanatami a další v. Komise (C-398/13 P, EU:C:2015:535), bod 60. Jinou otázkou je, jak jsem již uvedl, jak je toto právo v jednotlivých případech kvantifikováno. Některé z uložených povinností (např. povinnost týkající se velmi malých dětí, které neobsadí sedadlo) nemusí mít negativní dopad na účtování provozovatele.

[37] – Do seznamu příjemců podle čl. 3 odst. 3 nařízení č. 1370/2007 (žáci, studenti, učni a osoby s omezenou pohyblivostí) by bylo možné analogicky zahrnout kategorie podle článku 34 ÚTS. Tento článek se týká dětí v předškolním věku, stejně jako dalších, mladých i starších, osob se zdravotním postižením. Jak uvedla estonská vláda (bod 41 jejího vyjádření), na obecná pravidla stanovující maximální tarify pro kategorie cestujících podobná těm z výše uvedeného čl. 3 odst. 3 by se měl tento článek vztahovat, a to ze stejných důvodů obecného zájmu.

64. Podle čl. 3 odst. 3 nařízení č. 1370/2007 mohou členské státy z oblasti jeho působnosti vyloučit „obecná pravidla o finančních kompenzacích závazků veřejné služby, která stanovují maximální přepravní tarify pro žáky, studenty, učně a osoby s omezenou pohyblivostí“.

65. Tato možnost je podmíněna tím, že členský stát oznámí Komisi tato obecná pravidla a poskytne „úplné informace o opatření a zejména podrobnosti o metodě výpočtu“.

66. Předchozí právní úprava, obsažená v nařízení č. 1191/69[38], rovněž stanovila podobnou možnost, která se vztahovala na podniky, jejichž činnost byla omezena na provozování městské, příměstské nebo regionální dopravy.

67. Stejně jako v jiných věcech, které již Soudní dvůr[39] posuzoval, nejsou ani v projednávané věci splněny podmínky čl. 3 odst. 3 nařízení č. 1370/2007, a to s ohledem na informace uvedené v předkládacím rozhodnutí a ve vyjádřeních stran zúčastněných na řízení o předběžné otázce.

68. Na základě těchto informací a vyjádření nic nenasvědčuje tomu, že by Estonská republika vyjádřila přání vyloučit svá obecná pravidla (o maximálních tarifech platných pro určité kategorie osob) z působnosti nařízení č. 1370/2007, ani že by je oznámila Komisi.

69. Za těchto okolností je třetí předběžná otázka spíše hypotetické povahy (a tudíž je nepřípustná), neboť skutkový předpoklad, s nímž je spojeno uplatnění čl. 3 odst. 3 nařízení č. 1370/2007, v projednávané věci neexistuje.

70. Pravomoc vyloučit tato obecná pravidla z oblasti působnosti nařízení č. 1370/2007 v žádném případě neopravňuje členské státy k tomu, aby obcházely požadavky vyplývající z jiných unijních norem a zásad. Nemám za to, že je nutné se tímto bodem podrobněji zabývat, neboť, jak jsem již uvedl, Estonská republika této pravomoci nevyužila.

D. Čtvrtá předběžná otázka

71. Čtvrtá předběžná otázka je položena pro „případ, že se nařízení č. 1370/2007 v projednávané věci nepoužije“. Za této situace se předkládající soud táže, zda se může kompenzace opřít o jiný unijní právní akt, jako je Listina.

72. Odpověď na tuto otázku není nezbytná, a to vzhledem k tomu, že na spor se vztahuje nařízení č. 1370/2007, které stanoví režim použitelný na kompenzace za závazky veřejné služby uložené prostřednictvím obecných pravidel.

73. Není tedy třeba odkazovat na Listinu, aby poskytla právní základ pro kompenzace, které jsou předmětem tohoto sporu.

[38] – Článek 1 odst. 1 druhý pododstavec ve znění nařízení č. 1893/91.

[39] – Rozsudek ze dne 3. dubna 2014, CTP (C-516/12 až C-518/12, EU:C:2014:220), bod 20: „nic ve spise předloženém Soudnímu dvoru nenaznačuje, že Italská republika využila možnost stanovenou v čl. 1 odst. 1 druhém pododstavci nařízení č. 1191/69 vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení podniky, jejichž činnost je omezena výlučně na provozování městské, příměstské nebo regionální dopravy. Proto jsou ustanovení tohoto nařízení na věci v původním řízení plně použitelná a předběžná otázka musí být zkoumána ve světle těchto ustanovení“. Viz také rozsudek Antrop, bod 17.

74. Listina by mohla být použita jako výkladový nástroj s ohledem na skutečnost, že, jak uznává estonská vláda, článek 34 ÜTS znamená omezení základních práv dopravců. Tato vláda opakovaně [40] tvrdí, že tento článek *nadměrně* neomezuje svobodu podnikání [41] ani vlastnické právo, čímž připouští, že takové omezení existuje.

75. Omezení základních práv může být přípustné, pokud je v souladu s čl. 52 odst. 1 Listiny [42]. V odvětvích, v nichž Unie vykonává své pravomoci, jako je silniční přeprava cestujících, určuje rovnováhu mezi přiznáním základního práva a přípustnými omezeními (na základě legitimních cílů obecného zájmu) podle uvedeného článku Listiny unijní normotvůrce [43].

76. Pokud jde o kompenzace za závazky veřejné služby v odvětví silniční přepravy cestujících, rovnováhy je dosaženo prostřednictvím ustanovení nařízení č. 1370/2007.

E. Pátá předběžná otázka

77. Předkládající soud se táže „jaké podmínky musí splňovat kompenzace případně poskytovaná dopravci, aby byla v souladu s ustanoveními o státní podpoře“.

78. Takto formulovaná otázka připomíná spíše konzultaci než skutečnou předběžnou otázku, která by se týkala výkladu konkrétních ustanovení unijního práva, jež mají dopad na spor.

79. Odpověď musí být nevyhnutelně na stejné úrovni abstrakce, která se omezuje na připomenutí, že:

— Článek 93 SFEU, který je součástí hlavy VI („Doprava“), uvádí, že „[s]e Smlouvami jsou slučitelné podpory [...] které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby“.

— Článek 3 odst. 2 nařízení č. 1370/2007 stanoví, že příslušný orgán poskytne „provozovatelům veřejných služeb kompenzaci za čisté finanční dopady, pozitivní nebo negativní, na náklady a příjmy, které vznikly při plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací“.

— Tyto kompenzace musí být v souladu s ustanoveními článků 4 a 6, jakož i s přílohou nařízení č. 1370/2007. Příloha obsahuje pravidla použitelná na kompenzaci v případech uvedených v čl. 6 odst. 1 (závazky veřejné služby uložené obecnými pravidly), tak aby nebyla nadměrná [44].

[40] – Viz poznámka pod čarou č. 12 tohoto stanoviska.

[41] – Tím, že je dopravci uloženo „omezení [které] může mít dopad na jeho hospodářskou činnost“, vstupuje do hry právo na svobodu podnikání chráněné článkem 16 Listiny [viz rozsudek ze dne 15. září 2016, Mc Fadden (C-484/14, EU:C:2016:689), bod 82], jakož i právo na vlastnictví.

[42] – Rozsudek ze dne 21. května 2019, Komise v. Maďarsko (Požívací práva k zemědělské půdě) (C-235/17, EU:C:2019:432), bod 88: „podle [čl. 52 odst. 1 Listiny] může být výkon práv uznaných touto Listinou omezen za předpokladu, že tato omezení jsou stanovena zákonem, respektují podstatu uvedených práv a jsou při dodržení zásady proporcionality nezbytná a skutečně odpovídají cílům obecného zájmu, které uznává Unie, nebo potřebě ochrany práv a svobod druhého“.

[43] – Logicky s výjimkou přezkumu platnosti unijních sekundárních právních předpisů Soudním dvorem.

[44] – Kompenzace nesmí uvést hospodářský subjekt do výhodnějšího postavení než je postavení jeho konkurentů na trhu. Proto se podle bodu 2 přílohy nařízení 1370/2007 finanční dopad posuzuje „porovnáním situace, kdy je závazek veřejné služby splněn, se situací, která by nastala, kdyby závazek nebyl splněn“. Pokud je limit čistého finančního dopadu překročen, představuje překročení státní podporu.

— Pokud jsou kompenzace za plnění tarifních povinností podle obecných pravidel vypláceny v souladu s nařízením č. 1370/2007, jsou slučitelné s vnitřním trhem a jsou vyňaty z povinnosti předchozího oznámení Komisi [45].

— Pouze v případě, že by kompenzace byla nadměrná vzhledem k parametrům výpočtu stanoveným ve výše uvedených ustanoveních, mohla by představovat státní podporu, kterou musí členské státy oznámit Komisi v souladu s článkem 108 SFEU [46].

— Nakonec je třeba vzít v úvahu kritéria stanovená Soudním dvorem v rozsudku ve věci Altmark [47], aby bylo možné rozpoznat, kdy se jedná o státní podporu ve smyslu článku 107 SFEU. Tu je třeba chápat jako poskytnutí výhody, nikoliv striktně kompenzační. „Státní podpora" ve smyslu článku 107 SFEU se neshoduje s podporou, která pouze kompenzuje plnění závazků veřejné služby [48].

80. Úloha *uplatnit* tato kritéria na spor přesahuje činnost *výkladu* unijního práva, kterou článek 267 SFEU svěřuje Soudnímu dvoru. Je tedy na předkládajícím soudu, aby určil, zda má být v projednávané věci výše kompenzace vypočtena na základě *lucrum cessans*, který mohl dopravce utrpět, případně vypočtena na základě základního jízdného nebo jiných parametrů, které považuje za vhodné. Ustanovení přílohy nařízení č. 1370/2007, na něž předkládající soud odkazuje v závěrečné části předkládacího rozhodnutí, mu poskytují vodítka pro tento úkol.

V. Závěry

81. Ve světle výše uvedeného navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl Tallinna Halduskohus (správní soud v Tallinnu, Estonsko) takto:

„1) Článek 2 písm. e) a čl. 3 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 musí být vykládány v tom smyslu, že obecné pravidlo ukládající všem podnikům poskytujícím služby v silniční přepravě cestujících bezplatnou přepravu určitých kategorií cestujících představuje závazek veřejné služby.

2) Článek 4 odst. 1 písm. b) bod i) nařízení č. 1370/2007 neumožňuje prostřednictvím vnitrostátního zákona obcházet vyplacení kompenzace dopravci za tento závazek veřejné služby.

3) V souladu s čl. 3 odst. 3 nařízení č. 1370/2007 může členský stát vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení obecná pravidla o finančních kompenzacích závazků veřejné služby, která stanovují maximální přepravní tarify pro určité kategorie cestujících, a to tak, že Komisi oznámí veškeré informace o tomto opatření.

[45] – Sdělení Komise, bod 2.4.1: „V případě veřejných služeb v oblasti přepravy cestujících po železnici a silnici za předpokladu, že kompenzace za uvedené služby jsou vypláceny v souladu s nařízením (ES) č. 1370/2007, jsou tyto kompenzace považovány za slučitelné s vnitřním trhem a v souladu s čl. 9 odst. 1 uvedeného nařízení jsou osvobozeny od povinnosti předchozího oznámení podle čl. 108 odst. 3 SFEU".

[46] – Tamtéž, bod 2.2.4.

[47] – Tamtéž, bod 2.4.1: „Aby představovaly státní podporu, musely by tyto kompenzace dodržet čtyři podmínky stanovené Soudním dvorem Evropské unie v rozsudku ve věci Altmark".

[48] – Rozsudek Altmark, bod 87.

4) Kompenzace za plnění závazků veřejné služby musí být v souladu s ustanoveními článků 4 a 6, jakož i s přílohou nařízení č. 1370/2007. Pokud jsou kompenzace za plnění tarifních povinností podle obecných pravidel vypláceny v souladu s nařízením č. 1370/2007, nepovažují se za státní podporu, jsou slučitelné s vnitřním trhem a jsou vyňaty z povinnosti předchozího oznámení Komisi.“