GENERALINIO ADVOKATO
MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA IŠVADA,
pateikta 2022 m. kovo 10 d.[1]

Byla C-614/20

AS Lux Express Estonia
prieš
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

(*Tallinna Halduskohus* (Talino administracinis teismas, Estija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešosios paslaugos – Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 – Bendroji taisyklė, pagal kurią privaloma nemokamai vežti tam tikrų kategorijų asmenis – 2 straipsnio e punktas ir 3 straipsnio 2 dalis – Viešųjų paslaugų įsipareigojimas – Teisė į kompensaciją – 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktis – Valstybės narės teisė netaikyti kompensacijos – 3 straipsnio 3 dalis – Taikymo sritis – Netaikymas“

1. Pagal Estijos teisės aktus kelių transporto įmonės privalo nemokamai vežti tam tikrų kategorijų keleivius (iš esmės ikimokyklinio amžiaus vaikus ir neįgaliuosius).

2. *Tallinna Halduskohus* (Talino administracinis teismas, Estija) klausia, ar tokia teisės aktuose numatyta pareiga patenka į viešųjų paslaugų įsipareigojimo sąvoką, apibrėžtą Reglamente (EB) Nr. 1370/2007[2], ir, jei taip, ar suinteresuotos įmonės turi teisę į tai, kad būtų kompensuotos negautos pajamos.

I. Teisinis pagrindas

A. Sąjungos teisė. Reglamentas Nr. 1370/2007

3. 1 straipsnyje „Tikslas ir taikymo sritis“ nurodyta:

„1. Šio reglamento tikslas – nustatyti, kaip kompetentingos institucijos, laikydamosi Bendrijos teisės nuostatų, gali veikti viešojo keleivinio transporto srityje, siekdamos užtikrinti bendrus ekonominius interesus tenkinančių paslaugų teikimą, kad tų paslaugų būtų daugiau, jos būtų saugesnės, kokybiškesnės ir pigesnės nei jas teikiant įprastinėmis rinkos sąlygomis.

[1] Originalo kalba: ispanų.

[2] 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007, p. 1).

Todėl šiame reglamente nustatomos sąlygos, pagal kurias kompetentingos institucijos, nustatydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus ar sudarydamos sutartis dėl jų, už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams patirtas sąnaudas ir (arba) suteikia išimtines teises.

<...>“

4. 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ numatyta:

„Šiame reglamente:

a) viešasis keleivinis transportas – nediskriminuojant ir nuolat visuomenei teikiamos bendrus ekonominius interesus tenkinančios keleivinio transporto paslaugos;

<...>

e) viešųjų paslaugų įsipareigojimas – kompetentingos institucijos apibrėžtas ar nustatytas reikalavimas siekiant užtikrinti bendrus interesus tenkinančių viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą, kurio, atsižvelgdamas į savo komercinius interesus, operatorius neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis negaudamas atlygio;

f) išimtinė teisė – teisė, suteikianti galimybę viešųjų paslaugų operatoriui teikti tam tikras keleivinio transporto viešąsias paslaugas tam tikru maršrutu, tam tikrame tinkle arba zonoje, nedalyvaujant jokiam kitam tokiam operatoriui;

g) kompensacija už viešąsias paslaugas – tiesiogiai arba netiesiogiai iš viešųjų lėšų viešųjų paslaugų įsipareigojimo įgyvendinimo laikotarpiu arba su tuo laikotarpiu susiję kompetentingos institucijos skiriami ištekliai, visų pirma finansiniai ištekliai;

<...>

l) bendroji taisyklė – priemonė, nediskriminuojant taikoma visoms tos pačios rūšies keleivinio transporto viešosioms paslaugoms tam tikroje geografinėje teritorijoje, už kurią yra atsakinga kompetentinga institucija;

<...>“

5. 3 straipsnyje „Viešųjų paslaugų sutartys ir bendrosios taisyklės“ nustatyta:

„1. Jei kompetentinga institucija nusprendžia savo pasirinktam operatoriui už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą suteikti bet kokio pobūdžio išimtines teises ir (arba) kompensaciją, ji tai daro pagal viešųjų paslaugų sutartį.

2. Nukrypstant nuo 1 dalies, viešųjų paslaugų įsipareigojimams, kuriais siekiama nustatyti didžiausius galimus tarifus, taikomus visiems keleiviams arba tam tikroms jų kategorijoms, taip pat gali būti taikomos bendrosios taisyklės. Laikydamasi 4 ir 6 straipsniuose bei priede nustatytų principų, kompetentinga institucija kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams grynąjį teigiamą ar neigiamą finansinį patirtų sąnaudų ir gautų pajamų rezultatą, vykdydama bendrosiomis taisyklėmis nustatytus tarifinius įsipareigojimus ir taip, kad būtų išvengta permokos. Tai daroma

nepaisant kompetentingų institucijų teisės į viešųjų paslaugų sutartis integruoti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kuriais nustatomi didžiausi tarifai.

3. Nepažeisdamos Sutarties 73, 86, 87 ir 88 straipsnių nuostatų, valstybės narės gali netaikyti šio reglamento bendrosioms taisyklėms dėl finansinių kompensacijų už viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kuriais nustatomi didžiausi tarifai moksleiviams, studentams, praktikantams ir ribotos judėsenos asmenims. Apie šias bendrąsias taisykles pranešama pagal Sutarties 88 straipsnį. Visuose tokiuose pranešimuose pateikiama išsami informacija apie priemonę, visų pirma paaiškinamas apskaičiavimo metodas.“

6. 4 straipsnyje „Viešųjų paslaugų sutarčių ir bendrųjų taisyklių privalomas turinys“ nurodyta:

„1. Viešųjų paslaugų sutartyse ir bendrosiose taisyklėse turi būti:

a) aiškiai nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, apibrėžtus šiame reglamente ir patikslintus pagal jo 2a straipsnį, kuriuos viešųjų paslaugų operatorius privalo vykdyti, ir atitinkamas geografines teritorijas;

b) iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti:

   i) rodikliai, pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamos kompensacijos, jei jos mokamos, ir

   ii) bet kurių suteiktų išimtinių teisių pobūdį ir apimtį taip, kad būtų išvengta permokos.

<...>“

7. 6 straipsnyje „Kompensacijos už viešąsias paslaugas“ numatyta:

„1. Visos kompensacijos, susijusios su bendrosiomis taisyklėmis arba viešųjų paslaugų sutartimi, turi atitikti 4 straipsnio nuostatas. <...>“

8. Priede „6 straipsnio 1 dalyje nurodytais atvejais kompensacijoms taikomos taisyklės“ nustatyta:

„1. Kompensacija, susijusi su viešųjų paslaugų sutartimis, tiesiogiai sudarytomis pagal 5 straipsnio 2, 4, 5 ar 6 dalis arba susijusių su bendrosiomis taisyklėmis, turi būti apskaičiuojama laikantis šiame priede nustatytų taisyklių.

2. Kompensacijos negali viršyti sumos, atitinkančios grynąjį finansinį rezultatą, lygų viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo teigiamo ar neigiamo poveikio viešųjų paslaugų operatoriaus pajamoms ir sąnaudoms sumai. Poveikis įvertinamas lyginant situaciją, kai viešųjų paslaugų įsipareigojimai yra vykdomi, ir situaciją, kuri būtų buvusi, jei tie įsipareigojimai nebūtų buvę vykdomi. Siekdama apskaičiuoti grynąjį finansinį rezultatą, kompetentinga institucija vadovaujasi šia schema:

<...>

3. Viešųjų paslaugų įsipareigojimų laikymasis gali turėti poveikį galimai operatoriaus transporto veiklai, nesusijusiai su numatytu (-ais) viešųjų paslaugų įsipareigojimu (-ais). Siekiant išvengti permokos ar nepakankamos kompensacijos, apskaičiuojant grynąjį finansinį rezultatą reikia atsižvelgti į apskaičiuojamą finansinį poveikį atitinkamiems operatoriaus tinklams.

<...>“

B. Estijos teisė. Ühistranspordiseadus[3]

9. 34 straipsnyje nurodyta:

„Vežėjas įpareigojamas nacionalinėje teritorijoje reguliariaisiais kelių, vandens ir geležinkelių transporto reisais nemokamai vežti vaikus, kuriems einamųjų mokslo metų spalio 1 d. nėra sukakę septyneri metai, ir vaikus, kuriems buvo atidėta privalomo mokyklos lankymo pradžia, negalią turinčius jaunesnius nei 16 metų asmenis, sunkią negalią turinčius vyresnius nei 16 metų asmenis, didelę regos negalią turinčius asmenis ir sunkią arba didelę regos negalią turinčio asmens palydovą, taip pat negalią turinčio asmens šunį vedlį arba šunį pagalbininką. Kompensacija už nemokamą šių kategorijų keleivių vežimą vežėjui nemokama.“

II. Faktinės aplinkybės, byla ir prejudiciniai klausimai

10. 2019 m. birželio 5 d. *Eesti Buss OÜ* ir *AS Lux Express Estonia* – bendrovės, teikiančios komercinio keleivinio kelių transporto paslaugas[4], – pateikė prašymą Estijos ekonomikos ir infrastruktūros ministrui kompensuoti negautas pajamas dėl neparduotų bilietų pagal ÜTS 34 straipsnį.

11. 2019 m. liepos 10 d. ekonomikos ir infrastruktūros ministras netenkino prašymų ir šį sprendimą motyvavo tuo, kad pagal ÜTS 34 straipsnį įmonės neturi teisės į kompensaciją už nemokamą keleivių, priklausančių tame straipsnyje nurodytoms kategorijoms, vežimą.

12. 2019 m. rugpjūčio 12 d. *Lux Express Estonia* pateikė *Tallinna Halduskohus* (Talino administracinis teismas, Estija) skundą, jame reikalavo, kad Estijos Respublika atlygintų žalą[5], o jeigu šis reikalavimas nebūtų patenkintas, – kad Estijos Respublika būtų įpareigota sumokėti teismo nustatytą pagrįsto dydžio finansinę kompensaciją ir palūkanas.

13. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, kad:

– ÜTS 34 straipsnyje yra nustatyta bendroji taisyklė, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1370/2007 2 straipsnio l punktą ir 3 straipsnio 2 dalį; joje numatytas didžiausias (nemokamas) tarifas tam tikroms keleivių kategorijoms. Šia nuostata siekiama užtikrinti, kad tiems keleiviams transporto paslaugos būtų teikiamos už prieinamą kainą. Nėra tikėtina, kad verslininkas keleivius vežtų nemokamai, jei tam nedarytų įtakos valstybė,

– Iš Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 2 dalies ir 4 straipsnio, regis, matyti, kad vežėjui turi būti mokama kompensacija, tačiau to paties reglamento 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktyje valstybėms narėms suteikiama teisė neskirti kompensacijos pagal nacionalinę teisę,

[3] Keleivinio transporto įstatymas (RT, Nr. I, 2015 m. kovo 23 d., p. 2) – pagrindinėje byloje taikoma jo redakcija (RT Nr. I, 2020 m. birželio 30 d., p. 24); toliau – ÜTS.

[4] Šios bendrovės atitinkamai nuo 2013 m. rugpjūčio mėn. ir 2015 m. kovo mėn. turėjo licencijas vežti keleivius ir pagal jas Estijos teritorijoje teikė vežimo autobusais paslaugas komerciniais reguliariaisiais reisais. Po 2019 m. liepos 29 d. įvykusio susijungimo veiklą tęsė *Lux Express Estonia*.

[5] Pateikus reikalavimą administracine tvarka laikotarpis, už kurį reikalauta išmokėti atitinkamą sumą, keitėsi ir galiausiai apėmė 2016 m. sausio 1 d.–2020 m. sausio 31 d.

– Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 3 dalyje valstybėms narėms suteikiama galimybė į šio reglamento taikymo sritį neįtraukti bendrųjų taisyklių dėl finansinių kompensacijų už viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kuriose nustatomi didžiausi tarifai moksleiviams, studentams, praktikantams ir ribotos judėsenos asmenims.

14. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat nori žinoti, ar, jeigu Reglamentas Nr. 1370/2007 nebūtų taikomas, kompensaciją būtų galima pagrįsti kitu Sąjungos teisės aktu (pavyzdžiui, Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija (toliau – Chartija)), ar ginčas turi būti sprendžiamas tik pagal nacionalinę teisę.

15. Galiausiai tuo atveju, jeigu reikėtų skirti kompensaciją vežėjui, jam kyla abejonių dėl reikalavimų, taikomų siekiant nustatyti kompensacijos dydį pagal Sąjungos taisykles dėl valstybės pagalbos.

16. Tokiomis aplinkybėmis *Tallinna Halduskohus* (Talino administracinis teismas) pateikė Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar toks atvejis, kai visos privačios įmonės, nacionalinėje teritorijoje komerciniais pagrindais teikiančios keleivinio kelių, vandens ir geležinkelių transporto paslaugas reguliariaisiais reisais, vienodai įpareigojamos tam tikros kategorijos keleivius (ikimokyklinio amžiaus vaikus, negalią turinčius jaunesnius nei 16 metų asmenis, sunkią negalią turinčius vyresnius nei 16 metų asmenis, didelę regos negalią turinčius asmenis ir sunkią arba didelę regos negalią turinčio asmens palydovą, taip pat negalią turinčio asmens šunį vedlį arba šunį pagalbininką) vežti nemokamai, laikytinas viešųjų paslaugų įsipareigojimo nustatymu, kaip tai suprantama pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 <...> 2 straipsnio e punktą ir 3 straipsnio 2 dalį?

2. Jei tai yra viešųjų paslaugų įsipareigojimas, kaip jis suprantamas pagal Reglamentą Nr. 1370/2007: ar valstybė narė pagal Reglamento Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktį turi teisę nacionalinės teisės akte nustatyti, kad kompensacija už tokio įsipareigojimo vykdymą vežėjui nebus mokama?

   Jei valstybė narė turi teisę nustatyti, kad vežėjui kompensacija nebus mokama: kokiomis aplinkybėmis ji gali tai padaryti?

3. Ar pagal Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 3 dalį leidžiama šio reglamento netaikyti bendrosioms taisyklėms, kuriomis nustatomi didžiausi tarifai kitoms nei nurodytosios šioje nuostatoje keleivių kategorijoms?

   Ar pareiga pranešti Europos Komisijai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnį taikoma ir tuomet, kai pagal bendrąsias taisykles, kuriomis nustatomi didžiausi tarifai, nenumatyta kompensacija vežėjui?

4. Jei Reglamentas Nr. 1370/2007 šiuo atveju netaikytinas: ar kompensacija gali būti mokama remiantis kitu Europos Sąjungos teisės aktu (kaip antai Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija)?

5. Kokias sąlygas turi atitikti kompensacija vežėjui (jeigu ji yra mokama), kad atitiktų valstybės pagalbos taisykles?“

III. Procesas Teisingumo Teisme

17. Prašymas priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teisme užregistruotas 2020 m. lapkričio 18 d.

18. Rašytines pastabas pateikė *Lux Express Estonia*, Estijos vyriausybė ir Europos Komisija.

19. Nuspręsta, kad teismo posėdžio rengti nebūtina.

IV. Vertinimas

A. Pirmasis prejudicinis klausimas

20. Estijos Respublikoje viešojo keleivinio transporto organizavimas reglamentuojamas ÜTS. Į ÜTS taikymo sritį patenka keleivinis kelių transportas, kuris gali būti užtikrinamas teikiant paslaugas reguliariaisiais bei nereguliariaisiais reisais ir taksi.

21. Paslaugos reguliariaisiais reisais (įskaitant paslaugas viešojo sausumos transporto priemonėmis) teikiamos arba pagal viešųjų paslaugų sutartis, arba kaip komercinės paslaugos [6].

22. Komercinių paslaugų teikimo reguliariaisiais reisais tarifą nustato vežėjas. Pagal viešųjų paslaugų sutartis didžiausią reguliariaisiais reisais teikiamų paslaugų tarifą už kilometrą arba didžiausią bilieto kainą nustato kompetentinga institucija.

23. ÜTS 34 straipsnyje visi operatoriai, teikiantys paslaugas reguliariaisiais reisais šalyje, įpareigojami nemokamai vežti tam tikrų kategorijų keleivius, pavyzdžiui, ikimokyklinio amžiaus vaikus ir neįgaliuosius, kaip nurodyta pirma [7]. Operatorius negauna jokios kompensacijos už nemokamą tų keleivių vežimą.

24. Pirmuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nori išsiaiškinti, ar Estijos teisėje numatyta pareiga teikti nemokamas transporto paslaugas patenka į viešųjų paslaugų įsipareigojimų sąvoką, kaip ji suprantama pagal Reglamentą Nr. 1370/2007.

25. Reglamente Nr. 1370/2007 viešųjų paslaugų įsipareigojimas suprantamas kaip „kompetentingos institucijos apibrėžtas ar nustatytas reikalavimas siekiant užtikrinti bendrus interesus tenkinančių viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimą, kurio, atsižvelgdamas į savo komercinius interesus, operatorius neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis negaudamas atlygio“ [8].

[6] Estijos vyriausybė teigia, kad, kai transporto paslaugas reguliariaisiais reisais savo nuožiūra teikia privačios įmonės, jos prisiima komercinę riziką, pasirenka jas dominančio reguliariojo reiso maršrutą ir, norėdamos teikti paslaugas šiuo maršrutu, pateikia prašymą išduoti licenciją (Estijos vyriausybės pastabų 7–9 punktai). Jeigu kuris nors reisas nėra ekonomiškai patrauklus komerciniams vežėjams ir yra svarbus naudotojams, kompetentinga institucija nustato viešųjų paslaugų įsipareigojimą, pasirašydama viešųjų paslaugų sutartį. Sutartis paprastai sudaroma surengus konkursą, joje numatomos paslaugų teikimo sąlygos ir atitinkamos subsidijos.

[7] Šios išvados 9 punktas.

[8] Reglamento Nr. 1370/2007 2 straipsnio e punktas. Šio reglamento 5 konstatuojamojoje dalyje pateikta nuostata yra panaši: „Šiuo metu daug vidaus keleivinio transporto paslaugų, kurios būtinos siekiant patenkinti bendrus ekonominius interesus, negali būti teikiamos kaip komercinės paslaugos. Valstybių narių kompetentingoms institucijoms turi būti sudaryta galimybė imtis veiksmų, užtikrinančių tokių paslaugų teikimą. Siekdamos užtikrinti keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimą, jos gali naudoti tokius mechanizmus: išimtinių teisių suteikimą viešųjų paslaugų operatoriams, finansinių kompensacijų mokėjimą viešųjų paslaugų operatoriams, visiems operatoriams taikomų viešųjų transporto paslaugų teikimo bendrųjų taisyklių nustatymą“.

26. Viešųjų paslaugų įsipareigojimų nustatymas yra vienas iš būdų kompetentingoms institucijoms įsikišti vykdant veiklą keleivinio transporto, kurio paslaugos pačiame Reglamente Nr. 1370/2007 laikomos bendrus ekonominius interesus tenkinančiomis paslaugomis (2 straipsnio a punktas), sektoriuje. Tokio nustatymo tikslas – „<...> užtikrinti bendrus ekonominius interesus tenkinančių paslaugų teikimą, kad tų paslaugų būtų daugiau, jos būtų saugesnės, kokybiškesnės ir pigesnės nei jas teikiant įprastinėmis rinkos sąlygomis“ [9].

27. Siekiant įgyvendinti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, Reglamente Nr. 1370/2007 leidžiama remtis dviejų rūšių teisinėmis priemonėmis: viešųjų paslaugų sutartimis ir bendrosiomis taisyklėmis [10].

28. Vienas iš viešųjų paslaugų įsipareigojimų, Reglamente Nr. 1370/2007 nurodytas kaip pavyzdys, yra būtent „įsipareigojim[as], kur[iuo] siekiama nustatyti didžiausius galimus tarifus, taikomus <...> tam tikroms [keleivių] kategorijoms“ pagal bendrąsias taisykles (Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 2 dalis).

29. Estijos vyriausybė pripažįsta, kad nagrinėjama pareiga komerciniams vežėjams ÜTS 34 straipsnyje [11] nustatyta siekiant „sudaryti sąlygas šeimoms su mažais vaikais ir neįgaliesiems naudotis viešuoju transportu, padarant jį jiems prieinamesnį ir pigesnį“ [12].

30. Šie Estijos vyriausybės teiginiai aiškiai rodo, kad nustatant „nulinį“ tarifą tam tikroms socialinėms grupėms, taikomą komerciniais autobusų reisais teikiamoms paslaugoms, siekiama bendro intereso tikslo laikantis socialinių kriterijų.

31. Tokio socialinio intereso negalėtų nemokamai patenkinti operatorius, kuris rūpintųsi tik iš komercinės veiklos gaunamu pelnu. Neatlygintinas paslaugos teikimas neatitinka rinkos logikos, todėl įstatyme vietoj pareigos nemokamai vežti yra numatytas privalomai vykdomas viešųjų paslaugų įsipareigojimas (nagrinėjamu atveju toks įsipareigojimas nustatytas „bendrojoje taisyklėje“).

32. Taigi ÜTS 34 straipsnyje numatytas tikras viešųjų paslaugų įsipareigojimas, kurį turi prisiimti operatoriai, teikiantys paslaugas šalies reguliariaisiais reisais, t. y. įsipareigojimas nemokamai vežti tam tikrų kategorijų keleivius [13].

33. Kadangi ÜTS tarifai apriboti iki kraštutinio dydžio („nulinis“ dydis), bendrojoje taisyklėje vežėjams nustatytas tikras viešųjų paslaugų įsipareigojimas, kuriuo siekiama sudaryti palankesnes sąlygas „tam tikrų kategorijų keleiviams“.

[9] Reglamento Nr. 1370/2007 1 straipsnio 1 dalis.

[10] Jos apibrėžtos atitinkamai Reglamento Nr. 1370/2007 2 straipsnio i ir l punktuose. *Viešųjų paslaugų sutartis* rodo „kompetentingos institucijos ir viešųjų paslaugų operatoriaus susitarim[ą]“. *Bendroji taisyklė* reiškia „priemon[ę], nediskriminuojant taikom[ą] visoms tos pačios rūšies keleivinio transporto viešosioms paslaugoms tam tikroje geografinėje teritorijoje“.

[11] Beveik nekyla abejonių, kad Estijos teisės aktų leidėjas yra kompetentinga institucija, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1370/2007 2 straipsnio b punktą.

[12] Estijos vyriausybės pastabų 11 punktas. Vyriausybė teigia, kad ÜTS „pakartojama Estijos Konstitucija“ ir atsižvelgiama į tai, kad „visuomenė ypatingą dėmesį skiria nepilnamečių vaikų turinčioms šeimoms ir neįgaliesiems, todėl pagrindinių teisių apribojimai šiuo tikslu turi būti laikomi teisėtais“. Teisės aktų leidėjas turi plačią diskreciją riboti pagrindines teises, siekdamas socialinės politikos tikslų. Tai, kad šios teisės yra apribotos, pripažinta ne tik vyriausybės pastabų 11 punkte (du kartus), bet ir jų 12, 22, 49 bei 50 punktuose.

[13] 2021 m. spalio 14 d. Sprendime *Viesgo Infraestructuras Energéticas* (C-683/19, EU:C:2021:847) Teisingumo Teismas viešųjų paslaugų įsipareigojimu (apibrėžtu 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/72/EB dėl elektros energijos vidaus rinkos bendrųjų taisyklių, panaikinančios Direktyvą 2003/54/EB (OL L 211, 2009, p. 55) 3 straipsnio 2 dalyje) pripažino panašaus pobūdžio pareigą, t. y. pardavimo bendrovėms nustatytą pareigą pažeidžiamiems vartotojams elektros energiją tiekti sumažintu tarifu.

34. Kitas klausimas – ar pagal Reglamentą Nr. 1370/2007 kartu su šiais įsipareigojimais vežėjui turi būti mokama kompensacija [14]; dėl to yra pateiktas antrasis prejudicinis klausimas.

B. Antrasis prejudicinis klausimas

35. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teisingai mano, kad jeigu ÜTS numatytas viešųjų paslaugų įsipareigojimas, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 1370/2007, vežėjui, vykdančiam šį įsipareigojimą, iš esmės turi būti mokama kompensacija pagal to reglamento 3 straipsnio 2 dalį ir 4 straipsnį.

36. Vis dėlto jam kyla abejonių, ar valstybė narė pagal Reglamento Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktį gali nacionalinės teisės akte nustatyti, kad kompensacija už tokio įsipareigojimo vykdymą vežėjui nemokama, ir, jei taip, kokiomis sąlygomis.

37. Analizuojant šį prejudicinį klausimą turi būti nagrinėjami, pirma, su kompensacija susiję aspektai ir, antra, galimas kompensacijos neskyrimas pagal Reglamento Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktį.

1. Kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimus

38. Reglamente Nr. 1370/2007 nustatyta *kompensacija* [15] už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, kurie atitinkamoms įmonėms yra sunkūs, vykdymą. Transporto operatorius, prisiimantis tokius įsipareigojimus, turi teisę arba į kompensaciją [16], arba į išimtinės teisės suteikimą [17].

39. Sąvoka „kompensacija už viešąsias paslaugas“ reiškia, kad ištekliai, visų pirma finansiniai, yra siejami su viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu teikiant komerciniu požiūriu nenaudingas paslaugas.

40. Teisės aktuose, kurie buvo Reglamento Nr. 1370/2007 pirmtakai, pateiktos tokios pačios nuostatos ir jas galima vadinti „kompensacinėmis“:

– pagal Tarybos sprendimo 65/271/EEB [18] 6 straipsnį turėjo būti kompensuojamos išlaidos, patirtos dėl valstybės narės nustatytų tarifų ir sąlygų, naudingų vienai ar kelioms konkrečioms visuomenės grupėms, taikymo keleiviniam transportui,

[14] 2021 m. spalio 14 d. Sprendime *Viesgo Infraestructuras Energéticas* (C-683/19, EU:C:2021:847) Teisingumo Teismas konstatavo, kad pagal Direktyvą 2009/72 nedraudžiama „<...> nenumačius kompensacinės priemonės nustatyti įpareigojimo teikti viešąją paslaugą – tiekti elektros energiją sumažintu tarifu tam tikriems pažeidžiamiems vartotojams – finansavimo tvarką“ (61 punktas).

[15] Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 1 dalyje konkrečiai nurodyta „*[kompensacija] už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą*“.

[16] Reglamento Nr. 1370/2007 2 straipsnio g punkte kompensacija apibrėžta kaip „tiesiogiai arba netiesiogiai iš viešųjų lėšų viešųjų paslaugų įsipareigojimo įgyvendinimo laikotarpiu arba su tuo laikotarpiu susiję kompetentingos institucijos skiriami [laikotarpiu kompetentingos institucijos skiriami arba su tuo laikotarpiu susiję] ištekliai, visų pirma finansiniai ištekliai“.

[17] Reglamento Nr. 1370/2007 2 straipsnio f punkte išimtine teise laikoma „teisė, suteikianti galimybę viešųjų paslaugų operatoriui teikti tam tikras keleivinio transporto viešąsias paslaugas tam tikru maršrutu, tam tikrame tinkle arba zonoje, nedalyvaujant jokiam kitam tokiam operatoriui“.

[18] 1965 m. gegužės 13 d. Sprendimas dėl tam tikrų nuostatų, turinčių įtakos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto sektoriaus konkurencijai, suderinimo (OL L 88, 1965, p. 1500; EE 07/01, p. 91).

– tokia pati nuostata įtvirtinta Reglamento (EEB) Nr. 1191/69[19] 1 straipsnio 4 dalyje ir 9 straipsnyje. Pagal šio reglamento 1 straipsnio 4 dalį „[u]ž finansinius nuostolius, kurie transporto įmonėms atsiranda paliekant [tęsiant] 2 dalyje nurodytus įsipareigojimus arba taikant straipsnio 3 dalyje paminėtus transporto tarifus ir sąlygas, [nustatytas valstybės narės ir naudingas vienai ar daugiau konkrečių visuomenės grupių], turi būti kompensuojama šiame reglamente nustatyta bendra tvarka“[20],

– pagal Reglamentą Nr. 1191/69 taikant tarifinį įsipareigojimą, dėl kurio vežėjui turėjo būti kompensuojamos išlaidos, buvo tenkinama dvejopa sąlyga, susijusi su „specialių“ tarifų sąlygų, skirtų tam tikrų kategorijų keleiviams, nustatymu ir tarifų prieštaravimu įmonės komerciniams interesams[21].

41. Principas, pagal kurį kompensuojamos dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų patirtos išlaidos, dabar yra įtvirtintas įvairiose Reglamento Nr. 1370/2007 nuostatose:

– 3 straipsnio 2 dalyje pateikta privaloma nuostata, pagal kurią: „kompetentinga institucija kompensuoja“ valdžios institucijos vienašališkai nustatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus,

– 1 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje taip pat aiškiai nurodytos „sąlygos, pagal kurias kompetentingos institucijos, nustatydamos viešųjų paslaugų įsipareigojimus <...>, kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams patirtas sąnaudas <...>“,

– priedo dėl kompensacijoms taikomų taisyklių 3 dalyje atsižvelgiama į apskaičiuojamą finansinį poveikį atitinkamiems operatoriaus tinklams, „[s]iekiant išvengti <...> nepakankamos kompensacijos“,

– naujo 2a straipsnio[22] 2 dalyje nurodytos „[v]iešųjų paslaugų įsipareigojimų sąlyg[os] ir *susijus[i]* viešųjų paslaugų įsipareigojimų grynojo finansinio rezultato *kompensacija*“.

42. Taip užtikrinama, kad tuo atveju, kai vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus yra brangu, tokie įsipareigojimai nepadarytų ekonominės žalos juos įgyvendinti privalantiems operatoriams: kartoju, už šiuos įsipareigojimus kompensuojama arba padengiant su jais susijusias išlaidas, arba suteikiant išimtines teises.

43. Taigi Reglamente Nr. 1370/2007 nenumatyta, kad dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų, nustatytų siekiant naudos tam tikrų kategorijų keleiviams, patirtas išlaidas turi padengti tik vežėjai (kaip nurodo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, tokiu atveju tikėtina, kad nė vienas iš jų nesutiktų teikti paslaugos, kuri pati savaime komerciniu požiūriu yra nenaudinga).

[19] 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentas dėl valstybių narių veiksmų, susijusių su įsipareigojimais, neatskiriamais nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos (OL L 156, 1969, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 19).

[20] Nors 1991 m. birželio 20 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 1893/91, iš dalies keičiančiu Reglamentą Nr. 1191/69 (OL L 169, 1991, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 314), padarius pakeitimus Reglamento Nr. 1191/69 1 straipsnio 4 dalis panaikinta, buvo palikta galioti 9 straipsnio nuostata, pagal kurią ir toliau kompensuojamos išlaidos, įmonių patirtos dėl to, kad keleiviniam transportui taikomi tarifai ir sąlygos, nustatyti siekiant patenkinti vienos ar kelių konkrečių visuomenės grupių interesus.

[21] Taigi pareiga mokėti kompensaciją nebuvo taikoma „kainų politikos bendrosioms priemonėms“ ir „priemonėms, kurių imamasi apskritai dėl transporto įkainių ir sąlygų, atsižvelgiant į transporto rinkos arba jos dalies organizavimą“. Žr. 1973 m. lapkričio 27 d. Sprendimo *Nederlandse Spoorwegen* (36/73, EU:C:1973:130) 11–13 punktus.

[22] Straipsnis įterptas pagal 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/2338 (OL L 354, 2016, p. 22).

44. Vadinasi, vykdant šiuos įsipareigojimus – jie gali būti nustatyti viešųjų paslaugų sutartyje arba, kaip nagrinėjamu atveju, bendrojoje taisyklėje – kartu turi būti teikiama atitinkama finansinė kompensacija arba suteikta išimtinė teisė.

45. Svarbu pažymėti, kad bendrosios taisyklės dėl tarifų, kaip antai nagrinėjamų šiuo atveju, nėra tokio paties pobūdžio kaip taisyklės, susijusios su keleivių sauga, aplinkos ir darbuotojų apsauga ar transporto paslaugų kokybe [23]. Įgyvendinant pastarąsias taisykles kaip teisės aktuose, pagal kuriuos vykdoma veikla, numatytas nuostatas (kitaip nei taisykles dėl tarifų) teisė į kompensaciją nesuteikiama.

2. Ar kompensacija gali būti neskiriama?

46. Reglamento Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktyje yra nurodyti „rodikliai, pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamos kompensacijos, *jei jos mokamos*“ [24].

47. Šis papunktis, kurį prašo išaiškinti nacionalinis teismas, neturi būti suprantamas taip, kad pagal jį valstybėms narėms suteikiama teisė skirti kompensaciją arba jos neskirti. Jame veikiau pakartojama, kad įformindama viešųjų paslaugų sutartį pagal Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 1 dalį „kompetentinga institucija [gali nuspręsti] savo pasirinktam operatoriui <...> suteikti <...> išimtin[ę] teis[ę]“, kaip alternatyvą finansinei kompensacijai.

48. Nors „[kompensacija] už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą“, privaloma pagal 3 straipsnio 1 dalį, turi būti įforminta viešųjų paslaugų sutartyje [25], tokio įforminimo nereikia, kai pareiga nustatyti didžiausius tarifus yra numatyta „bendrosiose taisyklėse“ (Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 2 dalis).

49. Jau priminiau, kad pastaruoju atveju (jis nagrinėjamas šioje byloje) pagal Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 2 dalį „kompetentinga institucija *kompensuoja* viešųjų paslaugų operatoriams grynąjį teigiamą ar neigiamą finansinį patirtų sąnaudų ir gautų pajamų rezultatą, vykdydama bendrosiomis taisyklėmis nustatytus tarifinius įsipareigojimus ir taip, kad būtų išvengta permokos“.

50. Būtų galima teigti, kad nėra priežasties kompensuoti viešųjų paslaugų įsipareigojimų, nes jie turi vienodą poveikį visiems vežėjams, taigi dėl jų vieni vežėjai neatsiduria nepalankioje konkurencinėje padėtyje kitų atžvilgiu.

51. Vis dėlto nemanau, kad šį teiginį galima patvirtinti remiantis Reglamentu Nr. 1370/2007.

52. Teisingumo Teismas pripažino, kad Reglamente Nr. 1191/69, kuris yra dabartinio reglamento pirmtakas, buvo leidžiama „valstybėms narėms nustatyti viešajai įmonei, kuri privalo užtikrinti keleivių vežimą savivaldybėje, pareigas, susijusias su viešąja paslauga [viešųjų paslaugų įsipareigojimus], ir [buvo] numat[yta] išlaidų, atsirandančių dėl tokių pareigų [įsipareigojimų], kompensacij[a], nustatyt[a] pagal minėto reglamento nuostatas“ [26].

[23] Jos nurodytos Reglamento Nr. 1370/2007 17 konstatuojamojoje dalyje.

[24] Kursyvu išskirta mano.

[25] Žr. Komisijos komunikato dėl Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų aiškinamųjų gairių (OL C 92, 2014, p. 1; toliau – Komisijos komunikatas) 2.2.3 punkto antrą pastraipą.

[26] 2009 m. gegužės 7 d. Sprendimo *Antrop ir kt.* (C-504/07, EU:C:2009:290; toliau – Sprendimas *Antrop*) 21 punktas.

53. Siekiant laikytis šios pozicijos, Reglamente Nr. 1370/2007 pateiktas toks pat pagrindas. Tai, kad byloje, kurioje priimtas Sprendimas *Antrop*, operatorius buvo valstybės įmonė, o šioje byloje – privati įmonė, nėra kliūtis [27]. Priešingai, tai, kad taikomas sunkus viešųjų paslaugų įsipareigojimas privatiems komerciniams subjektams, netenkantiems dalies atlygio už savo veiklą [28], pateisina kompensacijų nustatymą siekiant neutralizuoti neigiamą poveikį, kuris gali turėti įtakos jų konkurencingumui rinkoje.

54. Tiesa, Reglamente Nr. 1370/2007 numatyta, kad neturi būti kompensacijos permokos, – tokia permoka būtų valstybės pagalba, kaip nurodysiu toliau. Dėl to šiame reglamente yra nustatyti įvairūs apribojimo mechanizmai [29], tačiau neleidžiama jų taikyti nemokant kompensacijos už tokius viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kaip nagrinėjami šioje byloje.

55. Teisingumo Teismas atkreipė dėmesį į kompensacijų dydį ir jos atitiktį valstybės pagalbos taisyklėms [30]. Jeigu neklystu, jis nėra priėmęs sprendimo dėl nacionalinės teisės aktų, pagal kuriuos keleivinio transporto sektoriuje būtų netaikoma kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą, kaip antai nagrinėjamą šiuo atveju.

56. Sprendime *Altmark* [31] Teisingumo Teismas nagrinėjo tam tikrų viešųjų subsidijų, skirtų transporto paslaugų teikimui reguliariaisiais reisais užtikrinti, teisėtumą. Nustatant, ar šioms subsidijoms taikomas SESV 107 straipsnis, reikėjo įvertinti, ar jos „vertintinos kaip kompensacija už įmonės gavėjos teikiamas paslaugas, siekiant vykdyti viešosios paslaugos įpareigojimus“ [32].

57. Taigi Sprendime *Altmark* daroma prielaida, kad įmonė, kuriai pavesta vykdyti aiškiai apibrėžtus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, turi teisę į kompensaciją (atlyginimą), apskaičiuotą taip, kad neviršytų to, kas būtina siekiant padengti visas išlaidas, patirtas vykdant viešosios paslaugos įsipareigojimus, ar dalį jų [33].

58. Taigi Sprendime *Altmark* buvo patvirtintas bendrasis principas (pagal jį vežėjui mokama kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimo vykdymą, kuris jam yra sunki našta) ir kartu nurodytos sąlygos, „kad konkrečiu atveju tokia kompensacija nebūtų priskirta valstybės pagalbai“ [34].

59. Kaip jau minėjau, ši byla išskirtinė tuo, kad nacionalinėje teisėje panaikinta kompensacija. Tokiomis aplinkybėmis ginčijamasi, ar remdamasis Reglamentu Nr. 1370/2007 paslaugos teikėjas gali reikalauti tos kompensacijos iš valstybės narės institucijų.

[27] Pagal Reglamento Nr. 1370/2007 12 konstatuojamąją dalį „Bendrijos teisės požiūriu nėra svarbu, ar keleivinio transporto viešąsias paslaugas teikia valstybės, ar privačios įmonės“.

[28] Estijos vyriausybė ir *Lux Express Estonia* skirtingai vertina *tikrą* ekonominį priemonės poveikį. Estijos vyriausybė mano, kad šis poveikis yra „nedidelis“ (jos pastabų 15 punktas), o operatorius teigia, kad jis turi didelę neigiamą įtaką jo apyvartai.

[29] 4 bei 6 straipsniai ir priedas.

[30] Sprendimo *Antrop* 23 punkte numatyta: „EB 73 straipsnis transporto srityje įtvirtina bendrųjų valstybės pagalbai taikytinų nuostatų išimtį, numatant, kad pagalba yra suderinama su Sutartimi, jei ji skirta transporto koordinavimo reikmėms arba jei ji kompensuoja tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka“.

[31] 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, EU:C:2003:415; toliau – Sprendimas *Altmark*).

[32] Ten pat, 87 punktas.

[33] Atrodo, kad tam tikros Reglamento Nr. 1370/2007 nuostatos parengtos remiantis Sprendime *Altmark* nustatytomis sąlygomis.

[34] Sprendimo *Altmark* 88 punktas.

60. Manau, kad teisė gauti atlygį už naudotojams suteiktas paslaugas yra neatsiejama nuo įmonės veiklos vykdymo keleivinio kelių transporto sektoriuje, kai transporto įmonė neturi kitų pajamų, išskyrus pajamas iš bilietų pardavimo [35]. Už šias paslaugas moka arba naudotojai, arba institucijos, įpareigojusios jas teikti nemokamai.

61. Be to, nustatytas apribojimas neturi poveikio „ne komerciniams interesams ar galimybėms, kurių kintamas pobūdis yra pati ekonominės veiklos esmė, o turtinėms teisėms, kurios, atsižvelgiant į teisinę sistemą, lemia įgytą teisinę padėtį, leidžiančią tokių teisių turėtojui jomis naudotis savo paties naudai“ [36].

62. Taigi pagal Reglamento Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktį tokiu atveju, kaip nagrinėjamas šioje byloje, negalima nemokėti tinkamos kompensacijos.

C. Trečiasis prejudicinis klausimas

63. Trečiuoju prejudiciniu klausimu nacionalinis teismas nori išsiaiškinti, ar pagal Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 3 dalį šis reglamentas netaikomas bendrosioms taisyklėms, kuriomis nustatomi didžiausi tarifai kitoms nei nurodytosios šioje nuostatoje keleivių kategorijoms [37].

64. Pagal Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 3 dalį valstybės narės gali į šio reglamento taikymo sritį neįtraukti „bendr[ųjų] taisykl[ių] dėl finansinių kompensacijų už viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kuriais nustatomi didžiausi tarifai moksleiviams, studentams, praktikantams ir ribotos judėsenos asmenims“.

65. Tokia galimybė suteikiama, jeigu valstybė narė praneša Komisijai apie tas bendrąsias taisykles ir pateikia „išsam[ią] informacij[ą] apie priemonę, visų pirma paaiškin[a] apskaičiavimo metod[ą]“.

66. Ankstesniame Reglamente Nr. 1191/69 [38] taip pat buvo numatyta panaši galimybė, taikoma įmonėms, kurių veikla apribota tik miesto, priemiesčių ar regioninių paslaugų teikimu.

67. Taigi, kaip ir kitose Teisingumo Teismo jau išnagrinėtose bylose [39], šioje byloje Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 3 dalyje numatytos sąlygos taip pat nėra įvykdytos, remiantis nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą pateikta informacija ir į bylą nagrinėjant prašymą priimti prejudicinį sprendimą įstojusių šalių pastabomis.

[35] *Lux Express Estonia* pabrėžia, kad vienintelis jos pajamų šaltinis yra bilietų pardavimas, nes ji negauna subsidijų iš valstybės (jos pastabų 3 punktas). Įmonė priduria, kad ji taip pat nesinaudoja kitais kompensaciniais elementais, pavyzdžiui, jai nėra suteikta išimtinių teisių (pastabų 28 punktas).

[36] 2015 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Inuit Tapiriit Kanatami ir kt. / Komisija* (C-398/13 P, EU:C:2015:535) 60 punktas. Kitas klausimas, kaip jau minėjau, yra tai, kaip ši teisė kiekvienu atveju apskaičiuojama. Kai kurie iš nustatytų įsipareigojimų (pvz., įsipareigojimas dėl labai mažų vaikų, kurie neužima vietos) gali neturėti neigiamo poveikio veiklos vykdytojo sąskaitoms.

[37] Į Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 3 dalyje pateiktą paramos gavėjų sąrašą (moksleiviai, studentai, praktikantai ir ribotos judėsenos asmenys) pagal analogiją galėtų būti įtrauktos ŪTS 34 straipsnyje nurodytos kategorijos. Šiame straipsnyje minimi ikimokyklinio amžiaus vaikai, taip pat kiti neįgalūs nepilnamečiai ir suaugę asmenys. Kaip teigia Estijos vyriausybė, 3 straipsnio 3 dalis turėtų būti taikoma bendrosioms taisyklėms, kuriose nustatyti didžiausi tarifai tam tikrų kategorijų, panašių į nurodytas minėtoje dalyje, keleiviams, remiantis tais pačiais bendrojo intereso motyvais (jos pastabų 41 punktas).

[38] 1 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje, kurios formuluotė tokia pati kaip Reglamente Nr. 1893/91.

[39] 2014 m. balandžio 3 d. Sprendimo *CTP* (C-516/12–C-518/12, EU:C:2014:220) 20 punkte nurodyta: „Teisingumo Teismui pateikto[je] bylos medžiagoje nėra duomenų, kad Italijos Respublika pasinaudojo Reglamento Nr. 1191/69 1 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje numatyta galimybe šio reglamento taikymo sričiai nepriskirti įmonių, kurių veikla apribota tik miesto, priemiesčių ar regioninių paslaugų teikimo organizavimu. Todėl šio reglamento nuostatos yra visos taikytinos pagrindinei bylai, o prejudiciniai klausimai turi būti nagrinėjami atsižvelgiant į jas“. Taip pat žr. Sprendimo *Antrop* 17 punktą.

68. Remiantis šia informacija ir pastabomis nėra jokių duomenų, kad Estijos Respublika būtų pareiškusi pageidavimą Reglamento Nr. 1370/2007 netaikyti savo bendrosioms taisyklėms (dėl didžiausių tarifų, taikomų tam tikrų kategorijų asmenims) ir apie tas taisykles pranešusi Komisijai.

69. Tokiomis aplinkybėmis trečiasis prejudicinis klausimas yra veikiau hipotetinis (todėl nepriimtinas), nes byloje nėra faktinės aplinkybės, su kuria siejamas Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 3 dalies taikymas.

70. Bet kuriuo atveju teisė šioms bendrosioms taisyklėms netaikyti Reglamento Nr. 1370/2007 nereiškia, kad valstybės narės gali netaikyti reikalavimų, kylančių iš kitų Sąjungos teisės normų ir principų. Manau, kad šio klausimo išsamiau aptarti nereikia, nes, kaip jau minėjau, Estijos Respublika ta teise nepasinaudojo.

D. Ketvirtasis prejudicinis klausimas

71. Ketvirtasis prejudicinis klausimas pateiktas siekiant išsiaiškinti, „ar Reglamentas Nr. 1370/2007 šiuo atveju netaikytinas“. Jeigu taip yra, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nori žinoti, ar kompensacija gali būti suteikta remiantis kitu Sąjungos teisės aktu, pavyzdžiui, Chartija.

72. Atsakyti į šį klausimą nereikia, nes bylai taikomas Reglamentas Nr. 1370/2007, kuriame numatyta kompensacijoms už viešųjų paslaugų įsipareigojimus, nustatytus bendrosiose taisyklėse, taikoma tvarka.

73. Taigi nereikia remtis Chartija siekiant suteikti teisinį pagrindą šioje byloje nagrinėjamai kompensacijai.

74. Chartija galėtų būti naudojamasi kaip aiškinimo priemone atsižvelgiant į tai, kad, kaip pripažįsta Estijos vyriausybė, ÜTS 34 straipsnyje apribojamos vežėjų pagrindinės teisės. Estijos vyriausybė ne kartą pakartojo [40], kad šiame straipsnyje *pernelyg* neribojama laisvė užsiimti verslu [41] ir teisė į nuosavybę, taip pripažindama, kad toks ribojimas egzistuoja.

75. Pagrindinės teisės gali būti ribojamos, jeigu tokie ribojimai atitinka Chartijos 52 straipsnio 1 dalį [42]. Srityse, kuriose Sąjunga įgyvendina savo kompetenciją, pavyzdžiui, keleivinio kelių transporto srityje, Sąjungos teisės aktų leidėjas pagal šį Chartijos straipsnį nustato pagrindinės teisės pripažinimo ir leistinų apribojimų (pagrįstų teisėtais bendrojo intereso tikslais) pusiausvyrą [43].

76. Dėl keleivinio kelių transporto sektoriuje mokėtinų kompensacijų už viešųjų paslaugų įsipareigojimus pažymėtina, kad pusiausvyra užtikrinama Reglamento Nr. 1370/2007 nuostatose.

[40] Žr. šios išvados 12 išnašą.

[41] Nustačius vežėjui „pareig[ą], kuria gali būti daromas poveikis jo ekonominei veiklai“, kartu su teise į nuosavybę taikoma teisė į laisvę užsiimti verslu, saugoma pagal Chartijos 16 straipsnį (žr. 2016 m. rugsėjo 15 d. Sprendimo *Mc Fadden* (C-484/14, EU:C:2016:689) 82 punktą).

[42] 2019 m. gegužės 21 d. Sprendimo *Komisija / Vengrija (Žemės ūkio paskirties žemės uzufruktas)* (C-235/17, EU:C:2019:432) 88 punkte nustatyta: „Chartijos 52 straipsnio 1 dalyje <...> numatyta galimybė apriboti naudojimąsi teisėmis, jei šie apribojimai numatyti įstatymo, nekeičia šių teisių ir laisvių esmės ir, remiantis proporcingumo principu, yra būtini ir iš tiesų atitinka Sąjungos pripažintus bendruosius interesus arba reikalingi kitų teisėms ir laisvėms apsaugoti“.

[43] Žinoma, ši nuostata netaikoma Teisingumo Teismo atliekamai Sąjungos antrinės teisės aktų galiojimo kontrolei.

E. Penktasis prejudicinis klausimas

77. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nori žinoti, „kokias sąlygas turi atitikti kompensacija vežėjui (jeigu ji yra mokama), kad atitiktų valstybės pagalbos taisykles“.

78. Taip suformuluotas klausimas panašesnis į prašymą suteikti konsultaciją nei į tikrą prejudicinį klausimą, kuriuo siekiama išsiaiškinti konkrečias Sąjungos teisės nuostatas, turinčias poveikį bylai.

79. Neišvengiamai turi būti atsakyta taip pat abstrakčiai, apsiribojant priminimu, kad:

– pagal SESV 93 straipsnį, kuris yra VI antraštinėje dalyje „Transportas“, „[v]alstybės pagalba yra suderinama su Sutartimis, jei ji <...> kompensuoja tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka“,

– Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad kompetentinga institucija „kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams grynąjį teigiamą ar neigiamą finansinį patirtų sąnaudų ir gautų pajamų rezultatą, vykdydama bendrosiomis taisyklėmis nustatytus tarifinius įsipareigojimus ir taip, kad būtų išvengta permokos“,

– tokios kompensacijos turi atitikti Reglamento Nr. 1370/2007 4 bei 6 straipsnių ir priedo nuostatas. Priede yra pateiktos taisyklės, taikomos kompensacijai 6 straipsnio 1 dalyje nurodytais atvejais (bendrosiomis taisyklėmis nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimai), kad kompensacija nebūtų per didelė [44],

– jeigu kompensacijos, mokamos siekiant įvykdyti pagal bendrąsias taisykles nustatytus tarifinius įsipareigojimus, mokamos pagal Reglamentą Nr. 1370/2007, jos yra suderinamos su vidaus rinka ir apie jas nereikia iš anksto pranešti Komisijai [45],

– tik tuo atveju, jei kompensacija būtų pernelyg didelė pagal pirma minėtose nuostatose numatytus apskaičiavimo parametrus, ji galėtų būti valstybės pagalba, apie kurią valstybė narė turėtų pranešti Komisijai pagal SESV 108 straipsnį [46],

– galiausiai reikės atsižvelgti į Teisingumo Teismo sprendime *Altmark* numatytus kriterijus [47] siekiant nustatyti, kada pagalba yra SESV 107 straipsnyje reglamentuojama valstybės pagalba. Ja turi būti laikoma tokia pagalba, dėl kurios suteikiamas pranašumas, o ne vien mokama kompensacija. „Valstybės pagalba“, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnį, nereiškia vien kompensacijos už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą [48].

80. Pareiga *taikyti* bylai šiuos kriterijus yra platesnės apimties nei SESV 267 straipsnyje Teisingumo Teismui pavesta užduotis *aiškinti* Sąjungos teisę. Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi nuspręsti, ar nagrinėjamoje byloje kompensacijos suma turi būti

[44] Dėl kompensacijos operatorius neturi atsidurti palankesnėje padėtyje nei jo konkurentai rinkoje. Taigi pagal Reglamento Nr. 1370/2007 priedo 2 dalį finansinis rezultatas įvertinamas „lyginant situaciją, kai viešųjų paslaugų įsipareigojimai yra vykdomi, ir situaciją, kuri būtų buvusi, jei tie įsipareigojimai nebūtų buvę vykdomi“. Jei grynojo finansinio rezultato viršutinė riba viršijama, perviršis yra valstybės pagalba.

[45] Komisijos komunikato 2.4.1 punkte nustatyta: „Keleivinio geležinkelių arba kelių transporto viešųjų paslaugų atveju, jei kompensacija už tas paslaugas mokama pagal Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, pagal šio reglamento 9 straipsnio 1 dalį tokia kompensacija yra laikoma suderinama su vidaus rinka ir jai netaikomas reikalavimas iš anksto pranešti, nustatytas SESV 108 straipsnio 3 dalyje“.

[46] Ten pat, 2.2.4 punktas.

[47] Ten pat, 2.4.1 punktas; jame nurodyta: „Kad nebūtų valstybės pagalbos, mokant tokią kompensaciją reikėtų laikytis keturių sąlygų, kurias Europos Sąjungos Teisingumo Teismas nustatė [Sprendime *Altmark*]“.

[48] Sprendimo *Altmark* 87 punktas.

nustatyta atsižvelgiant į vežėjo galimai patirtą *lucrum caessans*, apskaičiuotą pagal pagrindinę bilieto kainą, ar pagal kitus kriterijus, kuriuos jis laiko tinkamais. Reglamento Nr. 1370/2007 priedo nuostatos, kuriomis teismas remiasi nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą rezoliucinėje dalyje, yra gairės siekiant atlikti šią užduotį.

V. Išvada

81. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui pateikti *Tallinna Halduskohus* (Talino administracinis teismas, Estija) tokį atsakymą:

1. 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 2 straipsnio e punktas ir 3 straipsnio 2 dalis turi būti aiškinami taip, kad bendroji taisyklė, pagal kurią visos įmonės, teikiančios keleivinio kelių transporto paslaugas reguliariaisiais maršrutais, privalo nemokamai vežti tam tikrų kategorijų keleivius, reiškia viešųjų paslaugų įsipareigojimą.

2. Reglamento Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktyje neleidžiama pagal nacionalinę teisę nemokėti vežėjui kompensacijos, kuri jam priklauso už tą viešųjų paslaugų įsipareigojimą.

3. Pagal Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 3 dalį valstybė narė gali neįtraukti į šio reglamento taikymo sritį bendrųjų taisyklių dėl finansinių kompensacijų už viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kuriose nustatyti didžiausi tarifai tam tikrų kategorijų keleiviams, pranešusi apie tas taisykles Komisijai ir pateikusi išsamią informaciją apie priemonę.

4. Kompensacijos už viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymą turi atitikti Reglamento Nr. 1370/2007 4 ir 6 straipsnių ir priedo nuostatas. Jeigu siekiant įvykdyti pagal bendrąsias taisykles nustatytus tarifinius įsipareigojimus kompensacijos mokamos pagal Reglamentą Nr. 1370/2007, jos nelaikomos valstybės pagalba, yra suderinamos su vidaus rinka ir apie ją nereikia iš anksto pranešti Komisijai.