Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA MANUELA KAMPOSA SANČESA-BORDONAS
[*MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2022. gada 10. martā [1]

Lieta C-614/20

AS Lux Express Estonia
pret
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

(*Tallinna Halduskohus* (Tallinas Administratīvā tiesa, Igaunija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumi, izmantojot dzelzceļu un autoceļus – Regula (EK) Nr. 1370/2007 – Vispārējs noteikums, kas uzliek pienākumu bez maksas pārvadāt noteiktu kategoriju personas – 2. panta e) punkts un 3. panta 2. punkts – Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības – Tiesības uz kompensāciju – 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punkts – Dalībvalsts iespēja izslēgt kompensāciju – 3. panta 3. punkts – Piemērošanas joma – Izslēgšana

1. Igaunijas tiesiskajā regulējumā uzņēmumiem, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus pa autoceļiem, ir noteikts pienākums bez maksas pārvadāt noteiktu kategoriju pasažierus (īsumā sakot, pirmsskolas vecuma bērnus un personas ar invaliditāti).

2. *Tallinna Halduskohus* (Tallinas Administratīvā tiesa, Igaunija) būtībā jautā, vai šāds likumiskais pienākums ietilpst Regulā (EK) Nr. 1370/2007 [2] noteiktajā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību jēdzienā un, ja tas tā ir, vai skartajiem uzņēmumiem ir tiesības saņemt kompensāciju par ieņēmumu samazinājumu, kas no tā izriet.

I. Atbilstošās tiesību normas

A. Savienības tiesības. Regula Nr. 1370/2007

3. Atbilstoši 1. pantam (“Mērķis un piemērošanas joma”):

“1. Šīs regulas mērķis ir saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem noteikt, kā kompetentās iestādes var rīkoties sabiedriskā pasažieru transporta jomā, nodrošinot vispārējas nozīmes pakalpojumus, lai,

[1] Oriģinālvaloda – spāņu.

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (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 2007, L 315, 1. lpp.).

cita starpā, to būtu vairāk, lai tie būtu drošāki, kvalitatīvāki vai ar mazākām izmaksām, nekā tas būtu panākams ar tirgus spēkiem vien.

Lai to nodrošinātu, šajā regulā ir definēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem kompetentās iestādes, kad tās uzliek saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus vai slēdz attiecīgus līgumus par šādiem pakalpojumiem, sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē radušās izmaksas un/vai kā atlīdzību par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķir ekskluzīvas tiesības.

[..]"

4. Šīs regulas 2. pantā ("Definīcijas") ir noteikts:

"Šajā regulā:

a) "sabiedriskais pasažieru transports" ir vispārējas ekonomiskas nozīmes pasažieru transporta pakalpojumi, kurus bez diskriminācijas un nepārtraukti sniedz sabiedrībai;

[..]

e) "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības" ir kompetentās iestādes definēta vai noteikta prasība, lai nodrošinātu vispārējas nozīmes sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, ko tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, nesaņemot papildu atlīdzību;

f) "ekskluzīvas tiesības" ir sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam dotas tiesības sniegt konkrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus konkrētā maršrutā, tīklā vai konkrētā apgabalā, nedodot tiesības to darīt nevienam citam šādam pakalpojumu sniedzējam;

g) "kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem" ir jebkura priekšrocība, jo īpaši finansiāla, ko valsts iestāde tieši vai netieši piešķir no valsts resursu līdzekļiem sabiedrisko pakalpojumu saistību īstenošanas laikā, vai priekšrocība, kas saistīta ar šo laikposmu;

[..]

l) "vispārējs noteikums" ir pasākums, kas bez diskriminācijas attiecas uz visiem viena tipa sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem kādā ģeogrāfiskā apgabalā, par ko ir atbildīga kompetentā iestāde;

[..]."

5. Saskaņā ar 3. pantu ("Pakalpojumu valsts [Sabiedriskā pakalpojuma] līgumi un vispārēji noteikumi"):

"1. Ja kompetentā iestāde nolemj izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķirt ekskluzīvas tiesības un/vai kompensāciju, tā to dara saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu.

2. Atkāpjoties no 1. punkta, tādas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ar ko paredzēts noteikt maksimāli pieļaujamo tarifu visiem pasažieriem vai dažu kategoriju pasažieriem, arī var iekļaut vispārējos noteikumos. Lai novērstu pārmērīgu kompensāciju, saskaņā ar 4. un 6. pantā

un pielikumā izklāstītajiem principiem kompetentā iestāde sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē neto labvēlīgo vai nelabvēlīgo finanšu ietekmi uz izmaksām un ieņēmumiem, ko rada vispārējos noteikumos paredzēto tarifu saistību ievērošana. Tas tā ir neatkarīgi no kompetento iestāžu tiesībām pakalpojumu valsts līgumos iekļaut sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, paredzot maksimāli pieļaujamos tarifus.

3. Neskarot Līguma 73., 86., 87. un 88. pantu, dalībvalstis šo regulu var neattiecināt uz vispārējiem noteikumiem par finanšu kompensāciju attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, ar kuriem nosaka maksimāli pieļaujamos tarifus skolēniem, studentiem, mācekļiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Šos vispārējos noteikumus dara zināmus saskaņā ar Līguma 88. pantu. Jebkādā šādā paziņojumā ietver pilnīgu informāciju par pasākumu un, konkrēti, sīki izklāstītu informāciju par aprēķinu metodi."

6. Minētās regulas 4. pantā ("Obligātais pakalpojumu valsts līgumu un vispārējo noteikumu saturs") ir teikts:

"1. Pakalpojumu valsts līgumos un vispārējos noteikumos:

a) skaidri izklāsta sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kas definētas šajā regulā un precizētas saskaņā ar tās 2.a pantu un kas ir jāpilda sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam, kā arī attiecīgās ģeogrāfiskās teritorijas;

b) iepriekš objektīvi un pārredzami nosaka:

   i) parametrus kompensācijas maksājuma, ja tāds ir, aprēķināšanai; un

   ii) jebkuru piešķirto ekskluzīvo tiesību veidu un apjomu tādā veidā, lai būtu novērsta pārmērīga kompensēšana.

[..]"

7. Šīs regulas 6. pantā ("Kompensācija par sabiedriskiem pakalpojumiem") ir teikts:

"1. Visas kompensācijas, kas ir saistītas ar kādu vispārēju noteikumu vai pakalpojumu valsts līgumu, atbilst 4. pantā ietvertajiem noteikumiem [..]."

8. Saskaņā ar pielikumu ("Kompensācijai piemērojamās prasības 6. panta 1. punktā minētajos gadījumos"):

"1. Kompensācija saistībā ar pakalpojumu valsts līgumiem, kas ir piešķirti tieši saskaņā ar 5. panta 2., 4., 5. un 6. punktu vai saskaņā ar kādu vispārēju noteikumu, ir jāaprēķina saskaņā ar šajā pielikumā paredzētajiem noteikumiem.

2. Kompensācija nevar būt lielāka par summu, kas atbilst neto finanšu ietekmei, kura ir vienāda ar kopējo ietekmi – pozitīvu vai negatīvu –, kāda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību ievērošanai ir uz sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja ieņēmumiem un izmaksām. Ietekmes

novērtē, salīdzinot stāvokli, kādā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir izpildītas, ar tādu stāvokli, kas rastos, ja saistības nebūtu pildītas. Lai aprēķinātu neto finanšu ietekmi, kompetentā iestāde izmanto šādu shēmu:

[..].

3. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpilde var ietekmēt pakalpojumu sniedzēja iespējamās transporta darbības ārpus attiecīgajām sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. Lai novērstu pārmērīgu kompensāciju vai kompensācijas nepietiekamību, aprēķinot neto finanšu ietekmi, ņem vērā jebkuru aprēķināmu finansiālu ietekmi uz attiecīgiem pakalpojumu sniedzēja tīkliem.

[..]"

B. Igaunijas tiesības. Ühistranspordiseadus[3]

9. *ÜTS* 34. pantā ir teikts:

"Iekšzemes auto, ūdens un dzelzceļa transporta regulārajos maršrutos pārvadātājam ir pienākums bez atlīdzības pārvadāt bērnus, kuri attiecīgā mācību gada 1. oktobrī vēl nav sasnieguši septiņu gadu vecumu, kā arī bērnus, kuriem pamatizglītības pirmais posms ir pārcelts, personas ar invaliditāti līdz 16 gadu vecumam, personas ar smagu invaliditāti no 16 gadu vecuma, personas ar ievērojamu redzes invaliditāti, kā arī pavadoņus personām ar smagu vai ievērojamu redzes invaliditāti, kā arī neredzīgu personu suņus–pavadoņus vai suņus–asistentus personām ar invaliditāti. Par šajā grupā ietilpstošo pasažieru pārvadāšanu bez atlīdzības pārvadātājs nesaņem nekādu kompensāciju."

II. Fakti, tiesvedība un prejudiciālie jautājumi

10. 2019. gada 5. jūnijā pasažieru komercpārvadājumus pa autoceļiem veicošie uzņēmumi *Eesti Buss OÜ* un *AS Lux Express Estonia*[4] vērsās pie Igaunijas ekonomikas un infrastruktūras ministra ar prasību samaksāt atlīdzinājumu par nesaņemtajiem ieņēmumiem no biļetēm atbilstoši *ÜTS* 34. pantam.

11. 2019. gada 10. jūlijā ekonomikas un infrastruktūras ministrs noraidīja prasības, pamatojoties uz to, ka saskaņā ar *ÜTS* 34. pantu uzņēmumiem neesot tiesību ne uz kādu kompensāciju par tajā precizēto kategoriju pasažieru pārvadāšanu bez maksas.

12. 2019. gada 12. augustā *Lux Express Estonia* cēla *Tallinna Halduskohus* (Tallinas Administratīvā tiesa, Igaunija) prasību, kurā galvenokārt prasīja zaudējumu atlīdzību[5] un pakārtoti – piespriest atbildētājai samaksāt tiesas noteiktu finansiālu kompensāciju pienācīgā apmērā kopā ar procentiem.

[3] Likums par pasažieru sabiedrisko transportu (2015. gada 23. marta RT I, 2. lpp.), redakcijā, kura ir piemērojama pamatlietā (2020. gada 30. jūnija RT I, 24. lpp.). Turpmāk tekstā – "ÜTS".

[4] Šiem uzņēmumiem attiecīgi no 2013. gada augusta un 2015. gada marta bija licences pasažieru pārvadāšanai, saskaņā ar kurām tie veica komerciālus regulāros pārvadājumus ar autobusiem Igaunijas teritorijā. Pēc to apvienošanas 2019. gada 29. jūlijā darbību turpināja *Lux Express Estonia*.

[5] Kopš administratīvās prasības celšanas prasītā summas ir mainījusies tās aptvertā laikposma ziņā, tagad aptverot laikposmu no 2016. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 31. janvārim.

13. Iesniedzējtiesas norāda:

— *ÜTS* 34. pantā ir paredzēts vispārējs noteikums Regulas Nr. 1370/2007 2. panta l) punkta un 3. panta 2. punkta izpratnē, ar ko nosaka maksimāli pieļaujamo (bezmaksas) tarifu noteiktām pasažieru kategorijām. Šīs tiesību normas mērķis ir šiem pasažieriem garantēt ekonomiski pieejamu transportu. Nav ticams, ka bez valsts iestāžu iejaukšanās uzņēmējs nodrošinās pasažieru bezmaksas pārvadājumus.

— No Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 2. punkta un 4. panta šķiet izrietam, ka pārvadātājam ir jāsaņem kompensācija, tomēr tās pašas regulas 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktā dalībvalstīm ir piešķirta iespēja saskaņā ar valsts tiesībām izslēgt kompensāciju.

— Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punktā dalībvalstīm ir dota iespēja izslēgt no regulas piemērošanas jomas vispārējus noteikumus par finanšu kompensāciju attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, ar kuriem nosaka maksimāli pieļaujamos tarifus skolēniem, studentiem, mācekļiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

14. Iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot arī to, vai gadījumā, ja Regula Nr. 1370/2007 nebūtu piemērojama, kompensācijas piešķiršana var tikt pamatota ar citu Savienības tiesību aktu (piemēram, Eiropas Savienības Pamattiesību hartu (turpmāk tekstā – "Harta")) vai tomēr lieta ir izspriežama tikai saskaņā ar valsts tiesībām.

15. Visbeidzot, ja kompensācija pārvadātājam būtu piešķirama, tā vaicā par to, kādas prasības ir jāievēro, lai tās apmērs tiktu noteikts atbilstoši Savienības tiesību normām par valsts atbalstu.

16. Šajos apstākļos *Tallinna Halduskohus* (Tallinas Administratīvā tiesa, Igaunija) uzdod Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai apstāklis, ka visiem privāto tiesību uzņēmumiem, kas valsts teritorijā nodrošina regulāros pasažieru komercpārvadājumus, izmantojot autoceļus, ūdensceļus un dzelzceļu, tiek noteikts vienāds pienākums bez maksas pārvadāt konkrētas kategorijas pasažierus (pirmsskolas vecuma bērnus, personas ar invaliditāti līdz 16 gadu vecumam, personas ar smagu invaliditāti no 16 gadu vecuma, personas ar ievērojamu redzes invaliditāti, kā arī pavadoņus personām ar smagu vai ievērojamu redzes invaliditāti, kā arī neredzīgu personu suņus–pavadoņus vai suņus–asistentus personai ar invaliditāti), ir jāuzskata par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību noteikšanu [..] Regulas (EK) Nr. 1370/2007 [..] 2. panta e) punkta un 3. panta 2. punkta izpratnē?

2) Ja runa ir par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām Regulas Nr. 1370/2007 izpratnē: vai dalībvalstij saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktu ir tiesības saskaņā ar valsts tiesību aktiem izslēgt kompensācijas samaksu pārvadātājam par šādu saistību izpildi?

   Ja dalībvalstij ir tiesības izslēgt kompensācijas samaksu pārvadātājam, ar kādiem nosacījumiem tā to var darīt?

3) Vai saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punktu ir atļauts no šīs regulas piemērošanas jomas izslēgt vispārējos noteikumus, ar kuriem nosaka maksimāli pieļaujamos tarifus pasažieru kategorijām, kas nav minētas šajā tiesību normā?

Vai Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. pantā paredzētais paziņošanas Eiropas Komisijai pienākums ir piemērojams arī tad, ja vispārējos noteikumos, ar kuriem nosaka maksimāli pieļaujamos tarifus, pārvadātājam nav paredzēta nekāda kompensācija?

4) Vai – gadījumā, ja šajā lietā nav piemērojama Regula Nr. 1370/2007, – kompensācijas piešķiršana var tikt pamatota ar citu Eiropas Savienības tiesību aktu (piemēram, Eiropas Savienības Pamattiesību hartu)?

5) Kādiem nosacījumiem ir jāatbilst pārvadātājam attiecīgā gadījumā piešķiramajai kompensācijai, lai būtu izpildīti noteikumi par valsts atbalstu?"

III. Tiesvedība Tiesā

17. Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu Tiesas kancelejā tika reģistrēts 2020. gada 18. novembrī.

18. Rakstveida apsvērumus iesniedza *Lux Express Estonia*, Igaunijas valdība un Eiropas Komisija.

19. Tiesas sēdes rīkošana netika atzīta par vajadzīgu.

IV. Vērtējums

A. Pirmais prejudiciālais jautājums

20. Igaunijas Republikā pasažieru sabiedriskā transporta organizēšanu reglamentē *ÜTS*. Tā piemērošanas joma ietver pasažieru pārvadājumus pa autoceļiem, kas var izpausties kā regulāri pakalpojumi, gadījuma rakstura pakalpojumi un taksometru pakalpojumi.

21. Regulārie pakalpojumi, ieskaitot sabiedrisko pārvadājumu pakalpojumus pa autoceļiem, tiek sniegti gan atbilstoši sabiedriskā pakalpojuma līgumiem, gan kā komercpakalpojumi[6].

22. Regulārajiem komercpakalpojumiem piemērojamos tarifus nosaka pārvadātājs. Par regulārajiem pakalpojumiem, ko sniedz atbilstoši sabiedriskā pakalpojuma līgumiem, maksimāli pieļaujamos tarifus par kilometru vai maksimāli pieļaujamo cenu par pārvadājuma biļeti nosaka kompetentā iestāde.

23. *ÜTS* 34. pantā ir noteikts pienākums visiem uzņēmējiem, kuri sniedz iekšzemes transporta regulāro sabiedrisko pakalpojumu, bez maksas pārvadāt noteiktu kategoriju pasažierus, piemēram, pirmsskolas vecuma bērnus un personas ar invaliditāti, kā izklāstīts iepriekš[7]. Uzņēmējs nesaņem nekādu kompensāciju par šo pasažieru pārvadāšanu bez maksas.

[6] Igaunijas valdības ieskatā (tās apsvērumu 7.–9. punkts), kad regulāros pārvadājumu pakalpojumus brīvi sniedz privātuzņēmumi, tie uzņemas savu komercrisku, izvēlas regulārās satiksmes maršrutu, kurš tos interesē, un šā maršruta izmantošanai iesniedz licences pieteikumu. Ja kāds maršruts nav ekonomiski pievilcīgs komercpārvadātājiem, bet par šo maršrutu ir interese lietotājiem, kompetentā iestāde nosaka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, noslēdzot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas līgumu. Tā slēgšanas tiesības parasti piešķir iepirkuma procedūrā, un tajā tiek noteikti pakalpojuma sniegšanas nosacījumi un attiecīgās dotācijas.

[7] Šo secinājumu 9. punkts.

24. Ar pirmo prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai Igaunijas tiesību aktos noteiktais bezmaksas pārvadāšanas pienākums ietilpst sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību jēdzienā Regulas Nr. 1370/2007 izpratnē.

25. "Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības" Regulas Nr. 1370/2007 izpratnē ir "kompetentās iestādes definēta vai noteikta prasība, lai nodrošinātu vispārējas nozīmes sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus, ko tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem, nesaņemot papildu atlīdzību"[8].

26. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību noteikšana ir pasākums, ar kuru kompetentās iestādes iesaistās pasažieru pārvadājumu jomā, kas pašā Regulā Nr. 1370/2007 kvalificēts kā vispārējas ekonomiskas nozīmes pakalpojums (2. panta a) punkts). Tas tiek darīts nolūkā "[..] nodrošin[ā]t vispārējas nozīmes pakalpojumus, lai, cita starpā, to būtu vairāk, lai tie būtu drošāki, kvalitatīvāki vai ar mazākām izmaksām, nekā tas būtu panākams ar tirgus spēkiem vien"[9].

27. Lai radītu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, Regulā Nr. 1370/2007 ir atļauti divu veidu juridiskie instrumenti: sabiedriskā pakalpojuma līgumi un vispārējie noteikumi[10].

28. Vienas no sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas saistībām, ko Regula Nr. 1370/2007 min kā piemēru, ir tieši "tādas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ar ko paredzēts noteikt maksimāli pieļaujamo tarifu [..] dažu kategoriju pasažieriem" ar vispārējiem noteikumiem (Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 2. punkts).

29. Igaunijas valdība atzīst, ka *ÜTS*[11] 34. pantā ir noteikts strīdīgais pienākums komercpārvadātājiem ar mērķi "dot iespēju ģimenēm ar maziem bērniem un personām ar invaliditāti izmantot sabiedrisko transportu, lai šīs ģimenes un personas varētu to atļauties un tas būtu tām pieejamāks"[12].

30. Šie Igaunijas valdības apgalvojumi atklāj bez šaubām, ka "nulles" tarifa noteikšana autobusu komerciālajiem maršrutiem noteiktu sociālo grupu labā tiek veikta, lai sasniegtu vispārēju interešu mērķi atbilstoši sociālajiem kritērijiem.

31. Šādu sabiedrisko interesi bez maksas neapmierinātu uzņēmējs, kuram rūp tikai peļņas gūšana no savas komercdarbības. Pakalpojuma sniegšana bez atlīdzības ir sveša tirgus loģikai, un tāpēc bezmaksas pārvadāšanas pienākums likumā tiek pārvērsts obligāti izpildāmās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībās (ko šajā gadījumā nosaka ar "vispārēju noteikumu").

[8] Regulas Nr. 1370/2007 2. panta e) punkts. Tās 5. apsvērums ir formulēts līdzīgi: "[..] daudzus vispārējas ekonomiskas nozīmes sauszemes pasažieru transporta pakalpojumus nevar piedāvāt, jo tiem nav saimnieciska pamatojuma. Kompetentajām dalībvalstu iestādēm ir jāspēj attiecīgi rīkoties, lai nodrošinātu tādu pakalpojumu sniegšanu. Nodrošinot sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu sniegšanu, tās var izmantot šādus mehānismus: dot sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem ekskluzīvas tiesības, piešķirt sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem finanšu kompensāciju un definēt visiem sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem piemērojamus vispārējus noteikumus par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu."

[9] Regulas Nr. 1370/2007 1. panta 1. punkts.

[10] Kā noteikts Regulas Nr. 1370/2007 2. panta i) un attiecīgi l) punktā. *Pakalpojumu valsts līgums* atspoguļo "kādas kompetentās iestādes vienošanās ar sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju". *Vispārējs noteikums* ir "pasākums, kas bez diskriminācijas attiecas uz visiem viena tipa sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem kādā ģeogrāfiskā apgabalā".

[11] Nav šaubu, ka Igaunijas likumdevējs ir uzskatāms par kompetento iestādi Regulas Nr. 1370/2007 2. panta b) punkta izpratnē.

[12] Igaunijas valdības apsvērumi, 11. punkts. Šīs valdības ieskatā *ÜTS* ir atspoguļots "Igaunijas Konstitūcijā" teiktais un "īpašā uzmanība, ko sabiedrība velta ģimenēm ar nepilngadīgiem bērniem un personām ar invaliditāti, un tāpēc pamattiesību ierobežojumi šajā nolūkā ir jāuzskata par leģitīmiem. Likumdevējam ir plaša novērtējuma brīvība, kad tas ierobežo pamattiesības sociālās politikas nolūkos". Atziņa, ka ar to tiek ierobežotas minētās tiesības, ir atkārtota: ne tikai tās apsvērumu 11. punktā (divreiz), bet arī 12., 22., 49. un 50. punktā.

32. Tādējādi *ÜTS* 34. pantā ir noteiktas īstenas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ko var uzlikt uzņēmējiem, kuri sniedz regulāru iekšzemes sabiedriskā transporta pakalpojumu, kas izpaužas kā noteiktu pasažieru kategoriju pārvadāšana bez maksas [13].

33. Tā kā *ÜTS* tarifu ierobežojumu padara galēju ("nulles" apmērā), rezultāts ir tāds, ka ar vispārējo noteikumu pārvadātājiem tiek uzliktas īstenas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības par labu "noteiktām pasažieru kategorijām".

34. Cits jautājums ir par to, vai saskaņā ar Regulu Nr. 1370/2007 par šo saistību izpildi ir jāmaksā kompensācija [14] pārvadātājam; un par to tiek vaicāts otrajā prejudiciālajā jautājumā.

B. Otrais prejudiciālais jautājums

35. Iesniedzējtiesa pareizi saprot, ka tad, ja *ÜTS* ir paredzētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības Regulas Nr. 1370/2007 izpratnē, principā un atbilstoši šīs regulas 3. panta 2. punktam un 4. pantam ir jāmaksā kompensācija pārvadātājam, kurš šīs saistības izpilda.

36. Tomēr tai rodas šaubas par to, vai dalībvalsts var saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktu valsts tiesību aktos noteikt, ka pārvadātājam šī kompensācija nav jāmaksā, un, ja tas tā ir, ar kādiem nosacījumiem.

37. Šā prejudiciālā jautājuma analīzē vispirms ir jāiztirzā jautājums par pašu kompensāciju un pēc tam – par tās iespējamo izslēgšanu saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktu.

1. Atlīdzība par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām

38. Regulā Nr. 1370/2007 ir noteikta *atlīdzība* [15] par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi, kas ir slogs skartajiem uzņēmumiem. Pārvadājumu uzņēmējam, kas uzņemas šādas saistības, ir tiesības vai nu uz kompensāciju [16], vai uz ekskluzīvu tiesību piešķiršanu [17].

39. Jēdziens "kompensācija par sabiedriskajiem pakalpojumiem" sasaista šo konkrēti finansiāla rakstura priekšrocību ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi, kuras rezultātā pakalpojums tiek sniegts bez komerciālas ieinteresētības.

[13] 2021. gada 14. oktobra spriedumā *Viesgo Infraestructuras Energéticas* (C-683/19, EU:C:2021:847) Tiesa par sabiedrisko pakalpojumu saistībām (Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/72/EK (2009. gada 13. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz elektroenerģijas iekšējo tirgu un par Direktīvas 2003/54/EK atcelšanu (OV 2009, L 211, 55. lpp.) 3. panta 2. punkta izpratnē) kvalificēja līdzīgu pienākumu, proti, tirdzniecības uzņēmumiem noteikto pienākumu piegādāt elektroenerģiju par samazinātu tarifu noteiktiem neaizsargātiem patērētājiem.

[14] 2021. gada 14. oktobra spriedumā *Viesgo Infraestructuras Energéticas* (C-683/19, EU:C:2021:847) Tiesa atzina, ka ar Direktīvu 2009/72 tiek pieļauts, "ka sabiedriskā pakalpojuma saistību finansēšanas shēma, kas izpaužas kā elektroenerģijas piegāde par samazinātu tarifu noteiktiem neaizsargātiem patērētājiem, tiek ieviesta [..] bez kompensācijas pasākuma" (61. punkts).

[15] Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 1. punktā ir konkrēta norāde uz atlīdzību "*par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi*".

[16] Saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 2. panta g) punktu kompensācija ir "jebkura priekšrocība, jo īpaši finansiāla, ko valsts iestāde tieši vai netieši piešķir no valsts resursu līdzekļiem sabiedrisko pakalpojumu saistību īstenošanas laikā, vai priekšrocība, kas saistīta ar šo laikposmu".

[17] Regulas Nr. 1370/2007 2. panta f) punktā par tādām ir uzskatītas "sabiedrisko pakalpojumu sniedzējam dotas tiesības sniegt konkrētus sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus konkrētā maršrutā, tīklā vai konkrētā apgabalā, nedodot tiesības to darīt nevienam citam šādam pakalpojumu sniedzējam".

40. Šai pašai loģikai, kuru varētu dēvēt par vērstu uz "atlīdzinājumu", ir sekots arī tiesību aktos, kas uzskatāmi par Regulas Nr. 1370/2007 priekšgājējiem, proti:

— saskaņā ar Padomes Lēmuma 65/271/EEK [18] 6. pantu slogs, kas izriet no cenu un nosacījumu, kurus dalībvalsts noteikusi par labu vienai vai vairākām īpašām sociālajām kategorijām, piemērošanas pasažieru pārvadāšanai, ir jākompensē;

— Regulas (EEK) Nr. 1191/69 [19] 1. panta 4. punktā un 9. pantā bija tas pats noteikums. Saskaņā ar 1. panta 4. punktu "uz finansiāliem apgrūtinājumiem, kas transporta uzņēmumiem rodas 2. punktā minētās saistību saglabāšanas vai 3. punktā minēto pārvadājumu likmju un nosacījumu piemērošanas dēļ [ko kāda dalībvalsts noteikusi par labu vienai vai vairākām konkrētām sociālajām kategorijām], attiecina kompensāciju, ko veic saskaņā ar šajā regulā noteiktajām kopējām procedūrām" [20];

— saskaņā ar Regulas Nr. 1191/69 formulējumu tarifu noteikšanas pienākums, par kuru pārvadātājam bija jāsaņem kompensācija, bija pienākums, kas atbilda divējādam nosacījumam, proti, ar to ir jābūt ieviestiem "īpašiem" tarifu pasākumiem attiecībā uz noteiktām pasažieru kategorijām, un tam ir jābūt pretrunā uzņēmuma komercinteresēm [21].

41. No sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām radušos slogu kompensācijas princips tagad ir izklāstīts vairākās Regulas Nr. 1370/2007 normās:

— 3. panta 2. punkts ir noformulēts īstenības izteiksmē: "kompetentā iestāde [..] kompensē" sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ko vienpusēji noteikusi valsts iestāde;

— arī 1. panta 1. punkta otrajā daļā ir vienlīdz skaidra norāde uz "nosacījumi[em], saskaņā ar kuriem kompetentās iestādes, kad tās uzliek saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus [..], sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē radušās izmaksas [..]";

— pielikuma par kompensācijai piemērojamajiem noteikumiem 3. punktā ir ņemta vērā jebkura aprēķināma finansiāla ietekme uz uzņēmuma tīkliem, "lai novērstu [..] kompensācijas nepietiekamību";

— jaunajā 2.a panta 2. punktā [22] ir norāde uz "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību specifikācijām un *saistīto kompensāciju* par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību neto finanšu ietekmi".

42. Tādējādi tiek garantēts, ka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kad tās uzliek slogu, nekaitē to uzņēmēju saimnieciskajam stāvoklim, kuriem tās jāpilda, jo, kā jau teicu, vai nu tiem tiek atlīdzināts par izmaksām, kas no tā izrietot, vai arī piešķirtas ekskluzīvas tiesības.

[18] Lēmums (1965. gada 13. maijs) par dažu noteikumu saskaņošanu attiecībā uz konkurenci pārvadājumos pa dzelzceļu, autoceļiem un iekšējiem ūdensceļiem (OV 1965, L 88, 1500. lpp.).

[19] Padomes Regula (1969. gada 26. jūnijs) par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV 1969, L 156, 1. lpp.).

[20] Kaut gan ar grozījumiem, kas izdarīti ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 1893/91 (1991. gada 20. jūnijs), ar ko groza Regulu Nr. 1191/69 (OV 1991, L 169, 1. lpp.), Regulas Nr. 1191/69 1. panta 4. punkts tika svītrots, tās 9. pants tika saglabāts, tādējādi joprojām pastāv kompensācija par slogu, kas izriet no tā, ka pasažieru pārvadājumiem piemēro vienas vai vairāku īpašu sociālo kategoriju interesēs noteiktas cenas un nosacījumus.

[21] Tādējādi kompensēšanas pienākums neattiecās nedz uz "vispārējiem cenu politikas pasākumiem", nedz uz "pasākumiem, kas ir veikti attiecībā uz pārvadājumu cenām un vispārējiem nosacījumiem, lai organizētu pārvadājumu tirgu vai tā daļu". Skat. spriedumu, 1973. gada 27. novembris, *Nederlandse Spoorwegen* (36/73, EU:C:1973:130), 11.–13. punkts.

[22] Pievienots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/2338 (2016. gada 14. decembris) (OV 2016, L 354, 22. lpp.).

43. Tādējādi Regulā Nr. 1370/2007 nav paredzēts, ka izmaksas, kas rodas noteiktu pasažieru kategoriju labā noteiktu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildes dēļ, ir jāsedz tikai pārvadājumu uzņēmumiem (jo tādā gadījumā, kā apgalvo iesniedzējtiesa, ir iespējams, ka neviens nepiekritīs sniegt pakalpojumu, jo tas pats par sevi neizraisa nekādu komerciālu interesi).

44. Īsumā sakot, par šo sabiedriskā pakalpojuma līgumā vai – kā tas ir šajā gadījumā – vispārējā noteikumā noteikto saistību izpildi ir jāpiešķir atbilstoša finansiāla kompensācija vai ekskluzīvas tiesības.

45. Ir svarīgi precizēt, ka vispārējie noteikumi tarifu jomā – kādi ir šajā lietā aplūkotie noteikumi – pēc savas iedabas atšķiras no pasažieru drošības, vides un darba aizsardzības, kā arī pārvadājumu pakalpojumu kvalitātes standartiem [23]. Šo prasību izpilde nedod tiesības uz kompensāciju, jo tās ir iekļautas veiktās darbības – no tarifu saistībām atšķirīgā – tiesiskajā regulējumā.

2. Vai atlīdzības izslēgšana ir iespējama?

46. Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktā ir norāde uz "parametri[em] kompensācijas maksājumu, *ja tādi ir*, aprēķināšanai" [24].

47. Šis punkts, kura interpretāciju lūdz iesniedzējtiesa, nav interpretējams kā tāds, kas dod dalībvalstīm iespēju piešķirt vai nepiešķirt kompensāciju. Tas drīzāk atspoguļo iespēju, ka tad, kad tiek noformēts sabiedriskā pakalpojuma līgums, saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 1. punktu "kompetentā iestāde nolemj izvēlētajam pakalpojumu sniedzējam [..] piešķirt ekskluzīvas tiesības [..]" kā alternatīvu finansiālai kompensācijai.

48. Regulas 3. panta 1. punktā ir noteikts, ka "par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi" ir jāparedz atlīdzība sabiedriskā pakalpojuma līgumā [25], savukārt tas tā nav gadījumā, ja saistības, kas izpaužas kā maksimāli pieļaujamo tarifu noteikšana, tiek uzliktas ar "vispārējiem noteikumiem" (Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 2. punkts).

49. Šajā otrajā gadījumā (kāds tiek aplūkots šajā lietā), kā jau atgādināju, saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 2. punktu, "lai novērstu pārmērīgu kompensāciju, [..] kompetentā iestāde sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem *kompensē* neto labvēlīgo vai nelabvēlīgo finanšu ietekmi uz izmaksām un ieņēmumiem, ko rada vispārējos noteikumos paredzēto tarifu saistību ievērošana".

50. Varētu iebilst, ka atlīdzinājums par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām nav jāparedz, jo šīs saistības – skardamas visus pārvadātājus vienādi – nevienam pārvadātājam nerada neizdevīgākus konkurences apstākļus par labu citiem pārvadātājiem.

51. Tomēr nedomāju, ka Regulā Nr. 1370/2007 rodams atbalsts šai tēzei.

[23] Uz tām ir atsauce Regulas Nr. 1370/2007 17. apsvērumā.

[24] Mans izcēlums.

[25] Skat. Komisijas Paziņojumu par interpretējošām vadlīnijām attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus (OV 2014, C 92, 1. lpp.; turpmāk tekstā – "Komisijas paziņojums"), 2.2.3. punkta otrā daļa.

52. Tiesa ir nospriedusi, ka saskaņā ar pašreizējās regulas priekšteci – Regulu Nr. 1191/69 – "dalībvalstis var[ēja] noteikt sabiedrisko pakalpojumu pienākumus valsts uzņēmumam, kas rūpējas par pasažieru sabiedriskā transporta nodrošināšanu pilsētā, atbilstoši minētās regulas noteikumiem paredzot kompensācijas piešķiršanu par finanšu apgrūtinājumiem, kas rodas no šīm saistībām" [26].

53. Līdzvērtīgs pamats šīs nostājas saglabāšanai ir rodams arī Regulā Nr. 1370/2007. Tas, ka lietā, kurā tika taisīts spriedums *Antrop*, uzņēmējs bija valsts uzņēmums, bet šajā – privātuzņēmums, nerada šķērsli [27]. Savukārt izmaksas radošu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību uzlikšana komerciāliem privāto tiesību subjektiem, kuru rezultātā tiem tiek atņemta daļa no to darbībai raksturīgajiem ieņēmumiem [28], attaisno kompensāciju ieviešanu, lai līdzsvarotu negatīvo ietekmi, kas var skart to konkurētspēju tirgū.

54. Regulā Nr. 1370/2007 patiešām tiek nodrošināts, lai nebūtu pārmērīgas kompensācijas, kuras gadījumā rastos valsts atbalsts, jautājumu par kuru iztirzāšu vēlāk. Tāpēc tajā ir paredzēti vairāki ierobežošanas mehānismi [29], tomēr nav ļauts bez kompensācijas uzlikt tādas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības kā šajā lietā aplūkotās.

55. Tiesa ir pievērsusi uzmanību kompensāciju apjomam un to atbilstībai tiesību normām valsts atbalsta jomā [30]. Ja vien nemaldos, tā nav spriedusi par tādu valsts tiesisko regulējumu, kas pasažieru pārvadājumu nozarē gluži vienkārši izslēdz kompensāciju par tādu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi kā šajā lietā aplūkotās.

56. Spriedumā *Altmark* [31] Tiesa izvērtēja noteiktu regulāro pārvadājumu pakalpojumu izmantošanas nodrošināšanai paredzēto valsts dotāciju likumīgumu. Lai noskaidrotu, vai uz tām attiecas LESD 107. pants, tai bija jāizvērtē, vai tās "ir uzskatāmas par kompensāciju par pakalpojumiem, ko sniedz saņēmējuzņēmums, lai izpildītu savas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības" [32].

57. Tādējādi spriedumā *Altmark* tika prezumēts, ka uzņēmumam, kam uzticēta skaidri noteiktu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpilde, ir tiesības uz atlīdzību (izdevumu atlīdzināšanu), kuras apmēram nevajadzētu pārsniegt to, kas nepieciešams, lai pilnībā vai daļēji nosegtu izmaksas, kuras radušās par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi [33].

58. Šādi spriedumā *Altmark* tika nostiprināts vispārējais princips (pienākums izmaksāt kompensāciju pārvadātājam par slogu radošu sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām), vienlaikus norādot nosacījumus, kas ir jāizpilda, "lai šāda kompensācija apskatāmajā lietā netiktu klasificēta par valsts atbalstu" [34].

[26] Spriedums, 2009. gada 7. maijs, *Antrop* u.c. (C-504/07, EU:C:2009:290; turpmāk tekstā – "spriedums *Antrop*"), 21. punkts.

[27] Saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 12. apsvērumu "no Kopienas tiesību aktu viedokļa nav svarīgi, vai sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumus veic valsts vai privāti uzņēmumi".

[28] Igaunijas valdība un *Lux Express Estonia* atšķirīgi lēš pasākuma *faktisko* ietekmi ekonomiskajā izteiksmē. Igaunijas valdības ieskatā šī ietekme ir "maza" (tās apsvērumu 15. punkts), savukārt uzņēmēja ieskatā tam ir ievērojama ietekme uz tā apgrozījumu.

[29] Regulas 4. panta 6. punktā un pielikumā.

[30] Spriedums *Antrop*, 23. punkts: "EKL 73. pants transporta jomā rada atkāpi no vispārējiem valsts atbalstam piemērojamiem noteikumiem, paredzot, ka atbalsts, kas atbilst transporta koordinācijas vajadzībām vai kas atbilst atlīdzinājumam par noteiktiem ar sabiedrisko pakalpojumu saistītiem servitūtiem, atbilst Līgumam."

[31] Spriedums, 2003. gada 24. jūlijs, *Altmark Trans* un *Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, EU:C:2003:415; turpmāk tekstā – "spriedums *Altmark*").

[32] Turpat, 87. punkts.

[33] Spriedumā *Altmark* izklāstītās prasības, šķiet, ir iedvesmojušas vairāku Regulas Nr. 1370/2007 normu redakciju.

[34] Spriedums *Altmark*, 88. punkts.

59. Šā strīda īpatnība, kā jau minēju, slēpjas tajā, ka kompensācija ir izslēgta valsts tiesību aktos. Šajā kontekstā tiek spriests, vai Regulā Nr. 1370/2007 ir rodams pamatojums, lai pakalpojumu sniedzējs šo kompensāciju varētu prasīt no dalībvalsts iestādēm.

60. Manuprāt, tiesības uz samaksu par lietotājiem sniegtiem pakalpojumiem ir neatdalāmas no uzņēmējdarbības īstenošanas pasažieru pārvadāšanas pa autoceļiem jomā, kad pārvadājumu uzņēmums nesaņem citus ieņēmumus kā vien ieņēmumus no braukšanas maksas [35]. Samaksa par šādiem pakalpojumiem būs jāveic lietotājiem vai arī iestādēm, kuras liek sniegt šos pakalpojumus bez maksas.

61. Turklāt noteiktais ierobežojums attiecas nevis uz "parastām interesēm vai komerciālām iespējām, kuru gadījuma raksturs ir raksturīgs pašai saimnieciskās darbības būtībai, bet uz tiesībām, kam ir mantiska vērtība, no kuras, ņemot vērā tiesību sistēmu, izriet iegūts tiesisks stāvoklis, kurš ļauj to īpašniekam vai to īpašnieka labā autonomi īstenot šīs tiesības" [36].

62. Attiecīgi Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktā nav atļauts nepiešķirt pienācīgu kompensāciju tādā gadījumā kā šajā lietā aplūkotais.

C. Trešais prejudiciālais jautājums

63. Ar trešo prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punkts dod pamatu izslēgt no minētās regulas piemērošanas jomas vispārējos noteikumus, ar kuriem nosaka maksimāli pieļaujamos tarifus pasažieru kategorijām, kas atšķiras no minētajā tiesību normā aplūkotajām [37].

64. Saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punktu dalībvalstis šo regulu var neattiecināt uz "vispārējiem noteikumiem par finanšu kompensāciju attiecībā uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, ar kuriem nosaka maksimāli pieļaujamos tarifus skolēniem, studentiem, mācekļiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām".

65. Šīs iespējas izmantošanas priekšnosacījums ir šo vispārējo noteikumu paziņošana Komisijai, ietverot "pilnīgu informāciju par pasākumu un, konkrēti, sīki izklāstītu informāciju par aprēķinu metodi".

66. Agrākajā regulējumā, kas bija ietverts Regulā Nr. 1191/69 [38], bija paredzēta arī analoga iespēja, kas bija piemērojama uzņēmumiem, kuru darbības aprobežojas vienīgi ar pilsētas, piepilsētas vai reģionālo pakalpojumu sniegšanu.

[35] *Lux Express Estonia* uzsver (tās apsvērumu 3. punkts), ka tās vienīgais ieņēmumu avots ir biļešu pārdošana, jo tā nesaņem valsts dotācijas. Tā piebilst (minēto apsvērumu 28. punkts), ka tā nesaņem arī cita veida atlīdzinājumu kā, piemēram, ekskluzīvu tiesību piešķiršanu.

[36] Spriedums, 2015. gada 3. septembris, *Inuit Tapiriit Kanatami* u.c./Komisija (C-398/13 P, EU:C:2015:535), 60. punkts. Kā jau minēju, atšķirīgs jautājums ir par to, kā katrā konkrētajā gadījumā kvantificēt šīs tiesības. Dažiem noteiktajiem pienākumiem (piemēram, attiecībā uz ļoti maziem bērniem, kuri neaizņem atsevišķu sēdvietu) varētu nebūt negatīvas ietekmes uz uzņēmēja ieņēmumiem.

[37] Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punktā noteiktais labuma guvēju loks (skolēni, studenti, mācekļi un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām) varētu pēc analoģijas ietvert *ÜTS* 34. pantā minētās kategorijas. Šajā pantā ir minēti pirmsskolas vecuma bērni, kā arī citas – nepilngadīgas un pilngadīgas – personas ar invaliditāti. Kā apgalvo Igaunijas valdība (tās apsvērumu 41. punkts), vispārējie noteikumi, ar kuriem nosaka maksimāli pieļaujamos tarifus pasažieru kategorijām, kas analogas minētajā 3. panta 3. punktā noteiktajām, būtu tai jāatzīst to pašu vispārējo interešu apsvērumu dēļ.

[38] Šīs regulas 1. panta 1. punkta otrā daļa redakcijā, kas izriet no Regulas Nr. 1893/91.

67. Tomēr, spriežot pēc iesniedzējtiesas lūgumā sniegtās informācijas un prejudiciālā nolēmuma tiesvedībā iestājušos lietas dalībnieku apsvērumos teiktā, arī šajā lietā – gluži tāpat kā citās lietās, ko jau izskatījusi Tiesa[39], – Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punktā minētie nosacījumi nav izpildīti.

68. Nekas šajā informācijā un apsvērumos neliecina, ka Igaunijas Republika būtu paudusi vēlmi izslēgt savus vispārējos noteikumus (par maksimāli pieļaujamajiem tarifiem noteiktu kategoriju personām) no Regulas Nr. 1370/2007 piemērošanas jomas, nedz par tiem paziņojusi Komisijai.

69. Šajos apstākļos trešais prejudiciālais jautājums ir drīzāk hipotētisks (un līdz ar to – nepieņemams), jo strīdā nav faktisko apstākļu, kuros būtu piemērojams Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punkts.

70. Katrā ziņā iespēja izslēgt šos vispārējos noteikumus no Regulas Nr. 1370/2007 piemērošanas jomas neļauj dalībvalstīm atkāpties no prasībām, kas izriet no citām Savienības tiesību normām un principiem. Nedomāju, ka šis jautājums būtu sīkāk jāiztirzā, jo, kā jau teicu, Igaunijas Republika šo iespēju nav izmantojusi.

D. Ceturtais prejudiciālais jautājums

71. Ceturtais prejudiciālais jautājums tiek uzdots "gadījumā, ja šajā lietā nav piemērojama Regula Nr. 1370/2007". Iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai šādā gadījumā kompensācijas piešķiršana var tikt pamatota ar kādu citu Savienības tiesību aktu, piemēram, Hartu.

72. Atbilde uz šo jautājumu nav nepieciešama, ņemot vērā, ka Regula Nr. 1370/2007 ir piemērojama strīdam un tajā ir noteikts režīms, kas piemērojams kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kuras uzliktas ar vispārējiem noteikumiem.

73. Tāpēc nav nepieciešams izmantot Hartu, lai nodrošinātu tiesisko segumu šajā lietā aplūkotajām kompensācijām.

74. Harta varētu tikt izmantota kā hermeneitisks instruments, ievērojot to, ka *ÜTS* 34. pantā – kā atzīst Igaunijas valdība – ir paredzēts pārvadājumu uzņēmēju pamattiesību ierobežojums. Minētā valdība vairākkārt atkārto[40], ka šis pants *pārmērīgi* neierobežo darījumdarbības brīvību[41] un tiesības uz īpašumu, līdz ar to atzīdama šāda ierobežojuma esamību.

[39] Spriedums, 2014. gada 3. aprīlis, *CTP* (no C-516/12 līdz C-518/12, EU:C:2014:220), 20. punkts: "Nekas no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem neliecina, ka Itālijas Republika būtu izmantojusi Regulas Nr. 1191/69 1. panta 1. punkta otrajā daļā paredzēto iespēju izslēgt no šīs regulas piemērošanas jomas uzņēmumus, kuru darbība aprobežojas vienīgi ar pilsētas, piepilsētas vai reģionālo pakalpojumu sniegšanu. Tāpēc šīs regulas normas ir pilnībā attiecināmas arī uz pamatlietām un prejudiciālais jautājums ir jāizvērtē, ņemot vērā šīs normas." Skat. arī spriedumu *Antrop*, 17. punkts.

[40] Skat. šo secinājumu 12. zemsvītras piezīmi.

[41] Uzliekot pārvadātājam slogu, "kas var ietekmēt tā saimniecisko darbību", tiek skartas arī ne tikai tiesības uz īpašumu, bet arī Hartas 16. pantā noteiktās tiesības uz darījumdarbības brīvību (skat. spriedumu, 2016. gada 15. septembris, *Mc Fadden* (C-484/14, EU:C:2016:689), 82. punkts).

75. Pamattiesību ierobežojumi var būt pieļaujami, ja tiek ievērots Hartas 52. panta 1. punktā noteiktais [42]. Jomās, kurās Savienība īsteno savas kompetences, kā tas ir, piemēram, pasažieru pārvadāšanas pa autoceļiem jomā, līdzsvaru starp pamattiesību atzīšanu un pieļaujamajiem ierobežojumiem (kas balstīti uz leģitīmiem vispārēju interešu mērķiem) saskaņā ar minēto Hartas pantu nosaka Savienības likumdevējs [43].

76. Jautājumā par kompensācijām, kas pieprasāmas par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām pasažieru pārvadāšanas pa autoceļiem jomā, šis līdzsvars tiek panākts ar Regulas Nr. 1370/2007 noteikumiem.

E. Piektais prejudiciālais jautājums

77. Iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, "kādiem nosacījumiem ir jāatbilst pārvadātājam attiecīgā gadījumā piešķiramajai kompensācijai, lai būtu izpildīti noteikumi par valsts atbalstu".

78. Šādi noformulēts, jautājums drīzāk atgādina konsultēšanos, nevis īstenu prejudiciālo jautājumu, kurā lūgts interpretēt specifiskas Savienības tiesību normas, kurām ir ietekme uz strīdu.

79. Arī atbildei uz to neizbēgami ir jābūt vienlīdz abstraktai, atgādinot vienīgi to, ka:

— saskaņā ar LESD 93. pantu, kas ietverts VI sadaļā ("Transports"), "atbalsts ir saderīgs ar Līgumiem, [..] ja tas ir atlīdzība par tādu saistību izpildi, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem";

— Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 2. punktā ir paredzēts, ka, "lai novērstu pārmērīgu kompensāciju, [..] kompetentā iestāde sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē neto labvēlīgo vai nelabvēlīgo finanšu ietekmi uz izmaksām un ieņēmumiem, ko rada vispārējos noteikumos paredzēto tarifu saistību ievērošana";

— šīm kompensācijām ir jāievēro Regulas Nr. 1370/2007 4. un 6. pantā, kā arī pielikumā paredzētie noteikumi. Pielikumā ir ietverti noteikumi, kas piemērojami kompensācijai 6. panta 1. punktā noteiktajos gadījumos (ar vispārējiem noteikumiem uzliktās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības), tālab, lai šī kompensācija nebūtu pārmērīga [44];

— ciktāl kompensācija tiek piešķirta saskaņā ar Regulu Nr. 1370/2007, lai nosegtu saskaņā ar vispārējiem noteikumiem noteiktās tarifu saistības, tā netiek uzskatīta par valsts atbalstu, ir saderīga ar iekšējo tirgu un to nav pienākuma iepriekš paziņot Komisijai [45];

[42] Spriedums, 2019. gada 21. maijs, Komisija/Ungārija (Lauksaimniecības zemes lietojuma tiesības) (C-235/17, EU:C:2019:432), 88. punkts: "Saskaņā ar [Hartas 52. panta 1. punktu] ir pieļauts, ka tajā paredzētajām tiesībām var tikt noteikti izmantošanas ierobežojumi, ciktāl šie ierobežojumi ir noteikti tiesību aktos, tajos ir respektēta šo tiesību būtība un, ievērojot samērīguma principu, tie ir nepieciešami un patiešām atbilst vispārējo interešu mērķiem, ko ir atzinusi Savienība, vai arī vajadzībai aizsargāt citu personu tiesības un brīvības."

[43] Protams, pakārtoti Tiesas veicamajai pārbaudei par Savienības atvasināto tiesību normu spēkā esamību.

[44] Kompensācija nedrīkst nostādīt uzņēmēju labvēlīgākā stāvoklī salīdzinājumā ar konkurentiem tirgū. Tāpēc saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 pielikuma 2. punktu finanšu ietekmi novērtē, "salīdzinot stāvokli, kādā sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir izpildītas, ar tādu stāvokli, kas rastos, ja saistības nebūtu pildītas". Ja neto finanšu ietekmes robeža tiek pārsniegta, pārpalikums būs valsts atbalsts.

[45] Komisijas paziņojuma 2.4.1. punkts: "Ja kompensāciju par sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu un ar autotransportu maksā saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1370/2007, šāda kompensācija uzskatāma par saderīgu ar iekšējo tirgu un saskaņā ar minētās regulas 9. panta 1. punktu ir atbrīvota no LESD 108. panta 3. punktā paredzētās iepriekšējas paziņošanas prasības."

— tikai tad, ja kompensācija ir pārmērīga, ņemot vērā iepriekš izklāstītajās tiesību normās atzītos aprēķina parametrus, tas varētu būt valsts atbalsts, kas dalībvalstij būtu jāpaziņo Komisijai saskaņā ar LESD 108. pantu [46];

— visbeidzot, lai noskaidrotu LESD 107. pantā aplūkotā valsts atbalsta esamību, ir jāņem vērā kritēriji, ko Tiesa noteikusi spriedumā *Altmark* [47]. Ar to ir jāsaprot pasākums, kas rada priekšrocību, nevis tas, kas aprobežojas ar kompensēšanu. "Valsts atbalsts" LESD 107. panta izpratnē nav tas pats, kas vienkārša kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi [48].

80. Šo kritēriju *piemērošana* strīdam ir kas vairāk nekā LESD 267. pantā Tiesai uzticētais uzdevums *interpretēt* Savienības tiesības. Tāpēc iesniedzējtiesai ir jāizvērtē, vai šajā lietā kompensācijas apmērs ir jānosaka atbilstoši pārvadājumu uzņēmuma iespējami ciestajam peļņas atrāvumam, kas aprēķināts, balstoties uz biļetes pamata tarifu vai citiem parametriem, kurus tā uzskata par piemērotiem. Šā uzdevuma izpildei noderīgas norādes ir rodamas Regulas Nr. 1370/2007 pielikuma noteikumos, uz kuriem iesniedzējtiesa atsaucas lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu beigu daļā.

V. Secinājumi

81. Ievērojot iepriekš izklāstīto, iesaku Tiesai uz *Tallinna Halduskohus* (Tallinas Administratīvā tiesa, Igaunija) jautājumiem atbildēt šādi:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (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, 2. panta e) punkts un 3. panta 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka vispārējs noteikums – ar kuru visiem uzņēmumiem, kas sniedz regulārus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot autoceļus, tiek uzlikts pienākums bez maksas pārvadāt noteiktu kategoriju pasažierus – ir sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.

2) Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktā nav atļauts ar valsts tiesību aktiem izslēgt, ka pārvadātājam par šo sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi ir maksājama kompensācija.

3) Saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punktu dalībvalsts var no šīs regulas piemērošanas jomas izslēgt vispārējos noteikumus attiecībā uz finansiālo kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, kuros ir noteikti noteiktām pasažieru kategorijām maksimāli pieļaujamie tarifi, paziņojot par tiem Komisijai kopā ar pilnīgu informāciju par pasākumu.

[46] Turpat, 2.2.4. punkts.

[47] Turpat, 2.4.1. punkts: "Lai šāda kompensācija nebūtu valsts atbalsts, tai būtu jāatbilst četriem nosacījumiem, ko Eiropas Savienības Tiesa noteikusi *Altmark* lietā pieņemtajā spriedumā."

[48] Spriedums *Altmark*, 87. punkts.

4) Pienācīgajām kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi ir jāatbilst noteikumiem, kas paredzēti Regulas Nr. 1370/2007 4. un 6. pantā, kā arī pielikumā. Ja kompensācija tiek piešķirta saskaņā ar Regulu Nr. 1370/2007, lai nosegtu saskaņā ar vispārējiem noteikumiem noteiktās tarifu saistības, tā nav uzskatāma par valsts atbalstu, ir saderīga ar iekšējo tirgu un to nav pienākuma iepriekš paziņot Komisijai.