Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

8 септември 2022 година*

„Преюдициално запитване — Регламент (ЕО) № 1370/2007 — Обществени услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт — Налагане чрез общи правила на задължение за безплатен превоз на определени категории пътници — Задължение на компетентния орган да предостави на операторите компенсация за обществена услуга — Метод на изчисление“

По дело C-614/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Tallinna Halduskohus (Административен съд Талин, Естония) с акт от 18 ноември 2020 г., постъпил в Съда на 18 ноември 2020 г., в рамките на производство по дело

Lux Express Estonia AS

срещу

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium,

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от: Ал. Арабаджиев (докладчик), председател на състава, P. G. Xuereb и A. Kumin, съдии,

генерален адвокат: M. Campos Sánchez-Bordona,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за Lux Express Estonia AS, от C. Ginter, K. Härginen и A. Jõks, vandeadvokaadid,

– за естонското правителство, от N. Grünberg, в качеството на представител,

– за Европейската комисия, от K. Toomus и C. Vrignon, в качеството на представители,

* Език на производството: естонски.

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 10 март 2022 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 108 ДФЕС и на член 2, буква д), член 3, параграфи 2 и 3 и член 4, параграф 1, буква б), подточка i) от Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 2007 г., стр. 1), изменен с Регламент (ЕС) 2016/2338 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. (ОВ L 354, 2016 г., стр. 22) (наричан по-нататък „Регламент № 1370/2007“).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между Lux Express Estonia AS и Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (Министерство на икономиката и съобщенията, Естония) по повод отказа на посоченото министерство да поправи вредите, които горното дружество твърди, че е претърпяло поради изпълнението на предвиденото в естонското право задължение да превозва безплатно и без компенсация от естонската държава определени категории пътници.

Правна уредба

Правото на Съюза

Решение 65/271/ЕИО

3 Съображения от първо до трето от Решение 65/271/ЕИО на Съвета от 13 май 1965 година относно хармонизирането на някои разпоредби, засягащи конкуренцията в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ 88, 1965 г., стр. 1500), гласят следното:

„като има предвид, че една от целите на общата транспортна политика е да бъдат отстранени несъответствията, които биха довели до значително нарушаване на условията на конкуренция в транспорта […];

като има предвид, че несъответствията се проявяват по-специално в областта на данъчното облагане, намесата на държавите в транспорта и социалните системи;

като има предвид, че поради това следва да се вземат мерки, насочени:

[…]

– по отношение на намесата на държавите в транспорта — към намаляването, доколкото е възможно, на задълженията за обществена услуга, към предоставяне на справедливо обезщетение на произтичащите от това финансови тежести, които следва бъдат

запазени, и на разходите, свързани с намаления на цените по социални съображения, към нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия, към постигане на финансова самостоятелност на тези предприятия и към определянето на схемата за помощи, приложими за транспорта, като се вземат предвид особените аспекти на този сектор,

[…]“ [неофициален превод].

4 Член 6 от посоченото решение гласи:

„Считано от 1 юли 1967 г. финансовите тежести, произтичащи за транспорта от прилагането към превоза на пътници на цени и условия, наложени от държава членка в полза на една или повече конкретни социални категории, трябва да бъдат компенсирани според общите методи“ [неофициален превод].

Регламент (ЕИО) № 1191/69

5 Съображения от първо до трето и съображение тринадесето от Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета от 26 юни 1969 година относно действията на държавите членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт (ОВ L 156, 1969 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 1, стр. 25), гласят:

„като има предвид, че една от целите на общата транспортна политика е да бъдат отстранени несъответствията, които биха довели до значително нарушаване на условията за конкуренция, присъщи на концепцията за обществена услуга, които са наложени на транспортните предприятия от държавите членки;

като има предвид, че поради това е необходимо да бъдат премахнати задълженията за обществени услуги, определени в настоящия регламент, като има предвид, обаче, че в определени случаи е важно такива задължения да бъдат поддържани, за да бъде осигурено предоставянето на адекватни транспортни услуги; като има предвид, че адекватността на транспортните услуги трябва да бъде оценявана в светлината на предлагането и търсенето в транспортния сектор и потребностите на обществото;

като има предвид, че тези мерки за премахване няма да бъдат прилагани спрямо транспортните тарифи и условията, наложени на предприятията за превоз на пътници, в интерес на една или повече определени категории лица;

[…]

като има предвид, освен това, че член 6 от [Решение 65/271] предвижда държавите членки да обезщетяват финансовите тежести, възникващи за пътническия транспорт поради прилагането на транспортни цени и условия, наложени в интерес на една или повече определени категории лица […]“.

6 Член 1 от посочения регламент предвижда:

„1. Държавите членки преустановяват всички задължения, присъщи на концепцията за обществени услуги, както тя е дефинирана в настоящия регламент, които задължения са наложени в сферата на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт.

2. Въпреки това задълженията могат да бъдат запазени в сила дотолкова, доколкото те са необходими за осигуряване на адекватно транспортно обслужване.

3. По отношение на пътническия транспорт параграф 1 не се прилага спрямо транспортните тарифи и условия, които дадена държава членка е наложила в полза на определени категории лица.

4. Финансовите тежести за транспортните предприятия, които възникват вследствие на запазването в сила на задълженията по параграф 2 и на прилагането на транспортни тарифи и условия съгласно параграф 3, се компенсират според общите методи, предвидени в този регламент“.

7 Член 9 от посочения регламент гласи следното:

„1. Размерът на компенсацията на финансови тежести, произтичащи за предприятията поради прилагането към пътническия транспорт на транспортни тарифи и условия, наложени в интерес на една или повече определени категории лица, се определя в съответствие с общите процедури по член 11—13.

2. Компенсацията е платима от 1 януари 1971 г.

[…]“.

Регламент № 1370/2007

8 Съображения 2—4, 34 и 35 от Регламент № 1370/2007 гласят следното:

„(2) Член 86, параграф 2 от Договора постановява, че предприятията, на които е възложено извършването на услуги от общ икономически интерес, се подчиняват на съдържащите се в Договора правила, в частност правилата за конкуренция, при условие че прилагането на тези правила не възпрепятства юридически или фактически изпълнението на конкретните възложени им задачи.

(3) Член 73 от Договора представлява lex specialis по отношение на член 86, параграф 2. Той установява правила, приложими спрямо компенсацията за задълженията за извършване на обществени услуги във вътрешния транспорт.

(4) Основните цели на Бялата книга на Комисията от 12 септември 2001 г. „Европейска транспортна политика до 2010 г.: време за вземане на решения“ са гарантирането на безопасни, ефективни и висококачествени услуги за пътнически превоз чрез регулирана конкуренция, като се гарантират също прозрачността и изпълнението на обществените услуги за пътнически превоз, при отчитане на социалните фактори, факторите, свързани с околната среда и регионалното развитие, или предлагането на специфични тарифни условия за някои категории пътници като пенсионерите, и

премахването на различията между транспортните предприятия от различните държави членки, които биха могли да предизвикат съществени нарушения на конкуренцията.

[…]

(34) Компенсацията за обществени услуги може да се окаже необходима в сектора на вътрешния превоз на пътници, така че предприятията, които носят отговорност за обществените услуги, да могат да извършват дейност въз основа на принципи и при условия, които им позволяват да осъществяват задачите си. Такава компенсация може да бъде съвместима с Договора съгласно член 73 при определени условия. На първо място, тя трябва да гарантира извършването на услуги, които са от общ интерес по смисъла на Договора. На второ място, за да се избегне неоправданото нарушаване на конкуренцията, компенсацията не може да надвишава необходимото за покриване на нетните разходи, направени при изпълнението на задълженията за обществени услуги, като се отчитат съответно генерираните приходи и разумна печалба.

(35) Компенсацията, предоставена от компетентните органи в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент, следователно може да бъде освободена от изискването за предварително нотифициране по член 88, параграф 3 от Договора“.

9 Член 1 от посочения регламент гласи:

„1. Целта на настоящия регламент е да определи начина, по който, в съответствие с правилата на правото на Общността, могат да действат компетентните органи в сферата на обществения пътнически превоз, за да гарантират предоставянето на услуги от общ интерес, които, наред с другото, са по-многобройни, по-безопасни, по-висококачествени или на по-ниска цена спрямо тези, които биха били обусловени само от пазарните механизми.

За тази цел настоящият регламент установява условията, при които компетентните органи, когато налагат или договарят задължения за обществени услуги, компенсират операторите на обществени услуги за направените разходи и/или им предоставят изключителни права в замяна на изпълнението на задължения за обществени услуги.

2. Настоящият регламент се прилага спрямо изпълнението на обществени услуги за пътнически превоз на национално и международно равнище чрез железопътен и други видове релсов транспорт и чрез автомобилен транспорт, с изключение на услуги, които се поддържат главно поради историческия интерес към тях или туристическото им значение. Държавите членки могат да прилагат настоящия регламент по отношение на обществен вътрешноводен пътнически превоз и, без да се засягат разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж) ([ОВ L 364, 1992 г., стр. 7; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 83]), на този превоз по вътрешни морски води.

[…]“.

10 Член 2 от Регламент № 1370/2007 предвижда:

„За целите на настоящия регламент:

а) „обществен пътнически превоз“ означава услуги за превоз на пътници от общ икономически интерес, предоставяни на обществеността регулярно и на недискриминационна основа;

б) „компетентен орган“ означава който и да е обществен орган или група от обществени органи на държава членка или държави членки, които имат право да участват в обществения пътнически превоз в определен географски район или който и да е орган, на който е предоставено такова право;

[…]

д) „задължение за извършване на обществена услуга“ означава изискване, дефинирано или определено от компетентен орган, за да осигури обществени услуги за пътнически превоз от общ интерес, които даден оператор, ако отчиташе само собствените си търговски интереси, не би поел или не би поел до същата степен или при същите условия без възнаграждение;

[…]

л) „общо правило“ означава мярка, която се прилага без дискриминация към всички обществени услуги за пътнически превоз от един и същи вид в даден географски район, за който отговаря компетентен орган;

[…]“.

11 Член 2а, параграф 2 от този регламент предвижда:

„Спецификациите на задълженията за извършване на обществени услуги и съответната компенсация за нетния финансов ефект от задълженията за извършване на обществени услуги трябва:

а) да изпълняват целите на политиката за обществения транспорт по икономически ефективен начин; и

б) да поддържат финансово в дългосрочен план предоставянето на обществени услуги за пътнически превоз в съответствие с изискванията, установени в политиката за обществения транспорт“.

12 Член 3 от посочения регламент гласи следното:

„1. Когато компетентният орган реши да предостави на оператор по свой избор изключително право и/или компенсация от какъвто и да е характер в замяна на изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги, той прави това в рамките на обществена поръчка за услуги.

2. Чрез дерогация от параграф 1 задължения за извършване на обществени услуги, които целят установяване на максимални тарифи за всички пътници или някои категории пътници, могат да бъдат предмет и на общи правила. В съответствие с принципите, установени в членове 4 и 6 и в приложението, компетентният орган компенсира операторите на обществени услуги за нетния финансов ефект, положителен или отрицателен, върху извършените разходи и реализираните приходи вследствие спазването на тарифните задължения, установени с общи правила, по начин, който предотвратява свръхкомпенсиране. Това не засяга правото на компетентните органи да включват задължения за извършване на обществени услуги, свързани с установяване на максимални тарифи в обществени поръчки за услуги.

3. Без да се засягат разпоредбите на членове 73, 86, 87 и 88 от Договора, държавите членки могат да изключат от обхвата на настоящия регламент общи правила за финансово компенсиране за изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги, които установяват максимални тарифи за ученици, студенти, стажанти и лица с намалена подвижност. Тези общи правила се нотифицират в съответствие с член 88 от Договора. Всяко такова нотифициране съдържа пълна информация относно мярката, и по-специално подробности за метода на изчисление“.

13 Член 4, параграф 1 от същия регламент гласи:

„Обществените поръчки за услуги и общите правила:

[…]

б) установяват предварително, по обективен и прозрачен начин,
   i) параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, ако има такава, и
   ii) естеството и обема на каквито и да било предоставени изключителни права по начин, с който се предотвратява свръхкомпенсиране.

[…]“.

14 Член 6, параграф 1 от Регламент № 1370/2007 предвижда:

„Всяка компенсация, свързана с общо правило или обществена поръчка за услуги, трябва да е в съответствие с член 4, независимо от начина, по който е възложена поръчката. Всички компенсации от какъвто и да е характер във връзка с обществена поръчка за услуги, която не е възложена съгласно член 5, параграф 1, 3 или 3б, или във връзка с общо правило, трябва също да са в съответствие с разпоредбите в приложението“.

15 Съгласно член 9, параграф 1 този регламент:

„Компенсацията за обществени услуги за извършването на услуги за пътнически превоз или за съобразяване с установени чрез общи правила тарифни задължения, която се изплаща в съответствие с настоящия регламент, е съвместима с общия пазар. Тази компенсация е освободена от изискването за предварително нотифициране, установено в член 88, параграф 3 от Договора“.

16 Член 10, параграф 1 от посочения регламент гласи:

„[Регламент № 1191/69] се отменя. […]“.

17 Приложението към Регламент № 1370/2007, озаглавено „Правила, приложими за компенсациите в случаите по член 6, параграф 1“, предвижда в точка 2:

„Компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците — положителни или отрицателни — от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги. Последиците се оценяват, като се сравни състоянието, при което задължението за извършване на обществени услуги е изпълнено, със състоянието, което би било налице при неизпълнение на това задължение. […]“.

Естонското право

18 Член 34 от Ühistranspordiseadus (Закон за превоза на пътници) от 1 октомври 2015 г. (RT I, 2015 г., 2) в редакцията му, приложима към спора в главното производство (наричан по-нататък „ÜTS“), гласи:

„Превозвачът е длъжен да превозва безплатно по вътрешна линия на автомобилния, водния и железопътния пътнически превоз деца, които не са навършили седем години към 1 октомври на текущата учебна година, както и деца, при които задължителното посещаване на училище е отложено, лица с увреждания до навършване на 16-годишна възраст, лица с тежки увреждания над 16-годишна възраст, лица със сериозно увреждане на зрението, както и придружителите на лице с тежко или сериозно увреждане на зрението, а така също и кучето водач, съответно кучето асистент на лице с увреждане. Превозвачът не получава компенсация за безплатния превоз на пътници от тези категории“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

19 Eesti Buss OÜ и Lux Express Estonia са частни предприятия, които предоставят редовни услуги за автобусен търговски превоз в Естония. На 5 юни 2019 г. те подават пред министъра на икономиката и инфраструктурата (Естония) искане за обезщетение в общ размер на 537 219 EUR за неполучени приходи, които твърдят, че са претърпели през 2018 г. поради предвиденото в член 34 от ÜTS задължение да превозват безплатно и без компенсация от държавата определени категории пътници в рамките на предоставянето на редовни услуги за автобусен търговски превоз на естонска територия.

20 На 10 юли 2019 г. министърът на икономиката и инфраструктурата отхвърля това искане с мотива, че съгласно член 34 от ÜTS превозвачът няма право да получи никаква компенсация за безплатния превоз на пътници.

21 На 29 юли 2019 г. Eesti Buss се слива със Lux Express Estonia и е заличено от търговския регистър.

22 На 12 август 2019 г. Lux Express Estonia предявява иск пред запитващата юрисдикция Tallinna Halduskohus (Административен съд Талин, Естония) с който иска Република Естония да бъде осъдена да заплати сумата от 851 960 EUR, съответстваща на стойността на неполучените приходи, които счита, че е претърпяло поради прилагането на член 34 от ÜTS през периода от 1 януари 2018 г. до 31 юли 2019 г., заедно със съответните лихви за

забава. Lux Express Estonia разширява обхвата на посочения иск, като включва приходите, които твърди че не е получило, през периода от 1 януари 2016 г. до 31 януари 2020 г., т.е. искът е за сумата от 2 061 781 EUR, заедно със съответните лихви за забава.

23 Lux Express Estonia изтъква по-специално, че предвиденото в член 34 от ÜTS задължение представлява задължение за извършване на обществена услуга по смисъла на член 2, буква д) от Регламент № 1370/2007. От член 1, параграф 1 от този регламент обаче следвало, че държавите членки би трябвало да компенсират транспортните предприятия за разходите, които те са направили при изпълнението на задължения за обществена услуга. Доколкото с член 34 от ÜTS се забранява изплащането на компенсация за изпълнението на такова задължение, посоченият член бил несъвместим с Регламент № 1370/2007. Фактът, че Република Естония не е нотифицирала предварително на Комисията в съответствие с член 3, параграф 3 от Регламент № 1370/2007 и член 108 ДФЕС тази разпоредба, не изключвал предоставянето на компенсация. Lux Express Estonia поддържа също, че ако трябва да се приеме, че Регламент № 1370/2007 е неприложим към спора по главното производство, би трябвало да му се предостави компенсация на основание на принципа на пропорционалност и на членове 16, 17, 41 и 51 от Хартата на основните права на Европейския съюз (наричана по-нататък „Хартата“).

24 Министерството на икономиката и съобщенията поддържа, че Регламент № 1370/2007 е неприложим към спора в главното производство, тъй като Lux Express Estonia не е сключило договор за обществена поръчка за услуги с компетентен орган, а е експлоатирало търговски линии. Освен това член 3, параграф 3 от Регламент № 1370/2007 допускал от приложното поле на този регламент да се изключат случаите, в които с общо правило се установяват максимални тарифи за определени категории пътници. Освен това, тъй като не е била предоставена компенсация, не е следвало Комисията да бъде уведомявана за това. Министерството на икономиката и съобщенията поддържа също, че дори да се предположи, че задължението по член 34 от ÜTS представлява задължение за извършване на обществена услуга по смисъла на посочения регламент, последният не налага задължение превозвачът да бъде компенсиран. Разпоредбите на Договора за функционирането на ЕС също не налагали задължение за предоставяне на държавна помощ. Извършената от Lux Express Estonia доставка на услуги била икономически рентабилна дори без предоставянето на компенсации.

25 Запитващата юрисдикция посочва, че Lux Express Estonia е извършвало търговски услуги за автобусен превоз въз основа на лиценз за опериране в Общността и не е сключвало договор за обществена поръчка за услуги с националните или местните органи. Дружеството не е получавало никакви компенсации от обществени средства за покриване на оперативните разходи за тези услуги.

26 Запитващата юрисдикция иска да установи, първо, дали към фактите по главното производство се прилага Регламент № 1370/2007. В това отношение тя отбелязва, че Lux Express Estonia предоставя услуги за превоз на пътници от общ икономически интерес по смисъла на член 2, буква а) от този регламент, тъй като съществува обществен интерес от осигуряването на редовна услуга за автобусен превоз между различните градове в Естония и от възможността тази услуга да гарантира свободното движение на хора. При тези условия се поставя въпросът, дали когато компетентен орган по смисъла на член 2, буква б) от посочения регламент не е сключил договор за обществена поръчка за услуги с транспортно предприятие, а е установил със закон задължение за превозвачите, които предоставят редовни услуги на националната територия, да превозват безплатно

определени категории пътници, това задължение може да се квалифицира като „задължение за извършване обществена услуга“ по смисъла на член 2, буква д) от същия регламент.

27 Според запитващата юрисдикция ÜTS би могъл да се счита за общо правило по смисъла на член 2, буква л) и на член 3, параграф 2 от Регламент № 1370/2007 и следователно този регламент би се прилагал към спора по главното производство. Всъщност в член 34 от ÜTS се предвиждала максимална тарифа (безплатен превоз) за определени категории пътници. Съгласно член 3, параграф 2 от посочения регламент установяването с общо правило на такава максимална тарифа би могло да представлява задължение за извършване на обществена услуга. Освен това, като предоставя на определени категории пътници правото на безплатен превоз, член 34 от ÜTS допринася за постигането на целта пътниците да се ползват от по-ниска цена на посочената в член 1, параграф 1 от същия регламент услуга. Също така не било вероятно предприятие, което взема предвид собствените си търговски интереси, да предостави на тези пътници безплатна транспортна услуга без намесата на публичните власти.

28 В случай че Регламент № 1370/2007 е приложим към спора в главното производство, запитващата юрисдикция иска да установи, второ, дали дадена държава членка може да изключи компенсирането на превозвача за разходите, произтичащи от задължение за извършване на обществена услуга. От член 3, параграф 2, второ изречение от този регламент следвало, че компетентният орган компенсира превозвача за изпълнението на установеното с общото правило тарифно задължение. От член 1, параграф 1, втора алинея и член 4, параграф 1, буква б), подточка i) от посочения регламент също би могло да се заключи, че когато на превозвача се налага задължение за изпълнение на обществена услуга, компетентният орган следва да предвиди компенсация за изпълнението на това задължение. С последната разпоредба обаче се прави позоваване и на възможността да не се предоставя никаква компенсация.

29 Трето, запитващата юрисдикция иска да се установи дали член 3, параграф 3 от Регламент № 1370/2007 позволява от приложното поле на този регламент да се изключат не само общите правила относно финансовите компенсации, отпускани за задълженията за извършване на обществена услуга, които определят максимални тарифи за учениците, студентите, стажантите и лицата с намалена подвижност, но и общите правила за определяне на максимални тарифи за категории пътници, различни от посочените в тази разпоредба, като деца в предучилищна възраст, лица с увреждания до навършване на 16-годишна възраст, лица с тежки увреждания над 16-годишна възраст, лица със сериозно увреждане на зрението, както и придружителите на лице с тежко или сериозно увреждане на зрението и кучето водач, респ. кучето асистент на лице с увреждане, посочени в член 34 от ÜTS. Посочената юрисдикция иска също да се установи дали задължението за нотифициране по член 3, параграф 3 и член 108 ДФЕС се прилага в случаи, при които общите правила за определяне на максималните тарифи не предвиждат компенсирането на превозвачите, натоварени със задължение за извършване на обществена услуга, тъй като в тези случаи няма риск от предоставяне на държавна помощ.

30 В случай че Съдът приеме, че Регламент № 1370/2007 не се прилага към делото по главното производство, запитващата юрисдикция иска да установи, четвърто, дали задължение за предоставяне на транспортни предприятия на компенсация в замяна на изпълнение на задължението, предвидено в член 34 от ÜTS, произтича от друг акт на правото на Съюза, какъвто е Хартата.

31 В случай че реши да предостави такава компенсация на Lux Express Estonia, запитващата юрисдикция иска да установи, пето, какви са условията, които тя трябва да спази при определянето на размера на компенсацията, така че тя да не противоречи на правилата в областта на държавните помощи. Според посочената юрисдикция, тъй като Lux Express Estonia може свободно да определя тарифата за билети и тъй като при обслужваните линии на естонска територия има слаба конкуренция, неполучените приходи от продажбата на билети може да не представляват подходящо основание за изчисляване на разходите за изпълнение на предвиденото в член 34 от ÜTS задължение. Запитващата юрисдикция иска да установи дали, за да избегне свръхкомпенсиране при това изчисляване, тя би могла, дори в хипотезата, в която Регламент № 1370/2007 не е приложим в главното производство, да се позове по аналогия на правилата, съдържащи се в приложението към този регламент.

32 При тези обстоятелства Tallinna Halduskohus (Административен съд Талин) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли положение, при което на всички частноправни предприятия, които извършват по занятие редовен автомобилен, воден и железопътен пътнически превоз в страната, се налага едно и също задължение да превозват безплатно определена категория пътници (деца в предучилищна възраст, лица с увреждания до навършване на 16-годишна възраст, лица с тежки увреждания над 16-годишна възраст, лица със сериозно увреждане на зрението, както и придружителите на лице с тежко или сериозно увреждане на зрението и кучето водач, респ. кучето асистент на лице с увреждане), да се разглежда като налагане на задължение за извършване на обществена услуга по смисъла на член 2, буква д) и член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1370/2007?

2) Ако става въпрос за задължение за извършване на обществена услуга по смисъла на Регламент № 1370/2007, има ли право държавата членка по силата на член 4, параграф 1, буква б), подточка i) от Регламент № 1370/2007 да изключи с национален закон плащането на компенсация на превозвача за изпълнението на това задължение?

Ако държава членка има право да изключи компенсирането на превозвача, при какви условия може да го направи?

3) Допуска ли член 3, параграф 3 от Регламент № 1370/2007 изключване от обхвата на този регламент на общите правила, определящи максимални тарифи за категории пътници, различни от посочените в тази разпоредба?

Прилага ли се задължението за нотифициране на Европейската комисия съгласно член 108 ДФЕС и когато общите правила за установяването на максимални тарифи не предвиждат компенсация за превозвача?

4) Ако Регламент № 1370/2007 не е приложим в разглеждания случай, може ли предоставянето на компенсация да се основава на друг акт на правото на Съюза (като Хартата)?

5) На какви условия трябва да отговаря компенсацията, която евентуално следва да се предостави на превозвача, за да е в съответствие с правилата относно държавните помощи?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

33 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 2, буква д) от Регламент № 1370/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че в обхвата на понятието „задължение за извършване на обществена услуга“, предвидено в тази разпоредба, попада задължението на предприятията, които осигуряват на територията на съответната държава членка предвидената в член 34 от ÜTS редовна услуга за автомобилен, воден и железопътен транспорт, да превозват безплатно и без да получават компенсация от държавата определени категории пътници, по-специално деца в предучилищна възраст и определени категории лица с увреждания.

34 Следва да се припомни, че съгласно член 1, параграф 1, първа алинея от Регламент № 1370/2007 целта на този регламент е да определи начина, по който, в съответствие с правилата на правото на Съюза, могат да действат компетентните органи в сферата на обществения пътнически превоз, за да гарантират предоставянето на услуги от общ интерес, които, наред с другото, са по-многобройни, по-безопасни, по-висококачествени или на по-ниска цена спрямо тези, които биха били обусловени само от пазарните механизми. Освен това от член 1, параграф 2 от този регламент следва, че той се прилага спрямо изпълнението на обществени услуги за пътнически превоз на национално и международно равнище чрез железопътен и други видове релсов транспорт и чрез автомобилен транспорт, с изключение на услуги, които се поддържат главно поради историческия интерес към тях или туристическото им значение. От приложното поле на посочения регламент по-специално е изключен обществените вътрешноводен пътнически превоз. Държавите членки обаче могат да прилагат същия регламент по отношение на последно посочения превоз. От представените пред Съда данни не се установява, че Република Естония се е възползвала от тази възможност.

35 В член 2, буква д) от Регламент № 1370/2007 се дава определение на понятието „задължение за извършване на обществена услуга“ като „изискване, дефинирано или определено от компетентен орган, за да осигури обществени услуги за пътнически превоз от общ интерес, които даден оператор, ако отчиташе само собствените си търговски интереси, не би поел или не би поел до същата степен или при същите условия без възнаграждение“.

36 Съгласно член 2, буква б) от Регламент № 1370/2007 за целите на този регламент „компетентен орган“ означава „който и да е обществен орган или група от обществени органи на държава членка или държави членки, които имат право да участват в обществения пътнически превоз в определен географски район, или който и да е орган, на който е предоставено такова право“.

37 Освен това от член 3 от този регламент следва, че задълженията за извършване на обществена услуга могат да бъдат предмет на обществена поръчка за услуги или на общо правило по смисъла на член 2, буква л) от посочения регламент, а именно мярка, която се прилага без дискриминация към всички обществени услуги за пътнически превоз от един и същи вид в даден район.

38 В случая запитващата юрисдикция, която единствена е компетентна да прецени фактите, следва да определи дали предвиденото в член 34 от ÜTS задължение отговаря на условията по член 2, буква д) от Регламент № 1370/2007.

39 Всъщност от данните, с които разполага Съдът, най-напред е видно, че това задължение произтича от законодателна разпоредба. Следователно може да се приеме, от една страна, че посоченото задължение е дефинирано или определено от обществен орган на държава членка, който има право да участва в обществения пътнически превоз, тоест от „компетентен орган“ по смисъла на член 2, букви б) и д) от Регламент № 1370/2007, и от друга страна, че същото това задължение е установено посредством „общо правило“ по смисъла на член 2, буква л) от този регламент.

40 По-нататък, от член 34 от ÜTS следва, че всеки превозвач, който извършва на естонска територия редовна услуга за автомобилен, воден и железопътен превоз, е длъжен да превозва безплатно определени категории пътници, по-специално деца в предучилищна възраст и определени категории лица с увреждания. В писменото си становище естонското правителство уточнява, че предвиденото в тази разпоредба задължение е наложено с цел да се позволи на семействата с малки деца и хората с увреждания да използват обществения транспорт, правейки го по-постижим и достъпен за тях. Всъщност член 34 от ÜTS отразявал особеното внимание, което естонското общество обръща на тези лица.

41 Тази цел обаче се включва в основните цели на Бялата книга на Комисията от 12 септември 2001 г., по-конкретно посочени в съображение 4 от Регламент № 1370/2007, сред които е предлагането на специфични тарифни условия за някои категории пътници като пенсионерите. Следователно предвиденото в тази разпоредба задължение, изглежда, е дефинирано, за да осигури обществени услуги за пътнически превоз от общ интерес.

42 Накрая запитващата юрисдикция уточнява, че е малко вероятно дадено предприятие, ако взема предвид само собствените си търговски интереси, да поеме това задължение без възнаграждение.

43 При тези обстоятелства, освен ако запитващата юрисдикция не установи друго при окончателната преценка на всички относими факти, следва да се приеме, че доколкото на всяко предприятие, което на национална територия осигурява редовна услуга за превоз с автомобилен и железопътен транспорт, се налага задължение да превозва безплатно определени категории пътници, по-специално деца в предучилищна възраст и определени категории лица с увреждания, член 34 от ÜTS предвижда „задължение за извършване на обществена услуга“ по смисъла на член 2, буква б) от Регламент № 1370/2007.

44 Това становище не се опровергава от довода на естонското правителство, че посоченият регламент не се прилага при експлоатацията на транспортни линии извън обществени поръчки за услуги.

45 Всъщност достатъчно е да се отбележи, от една страна, че член 1, параграф 1, втора алинея от Регламент № 1370/2007 не разграничава задълженията за извършване на обществена услуга според начина, по който те са определени.

46 От друга страна, както бе отбелязано в точка 37 от настоящото решение, от член 3 от Регламент № 1370/2007 следва, че последният се прилага както към задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в дадена обществена поръчка за услуги, така и към задълженията, наложени чрез общи правила. В член 3, параграф 2 дори изрично се посочват националните мерки, предвидени в общи правила, които определят максимални тарифи за някои категории пътници. Тези мерки включват обаче задълженията за безплатен превоз на пътници като предвиденото в член 34 от ÜTS.

47 С оглед на изложените по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 2, буква д) от Регламент № 1370/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че в обхвата на понятието „задължение за извършване на обществена услуга“, предвидено в тази разпоредба, попада задължението на предприятията, които осигуряват на територията на съответната държава членка предвидена в национална законодателна разпоредба обществена услуга за автомобилен и железопътен транспорт, да превозват безплатно и без да получават компенсация от държавата определени категории пътници, по-специално деца в предучилищна възраст и определени категории лица с увреждания.

По втория въпрос

48 С втория си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи, в случай на утвърдителен отговор на първия въпрос, първо, дали член 4, параграф 1, буква б), подточка i) от Регламент № 1370/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че допуска компетентните органи да изключат по отношение на предприятия, които осигуряват на територията на съответната държава членка обществена услуга за автомобилен и железопътен транспорт, предоставянето на компенсация за разходите, понесени поради изпълнението на задължение за извършване на обществена услуга. Второ, в хипотезата, при която тези органи биха могли да изключат предоставянето на такава компенсация, запитващата юрисдикция иска от Съда да определи условията, при които те биха могли да се възползват от тази възможност.

49 От мотивите на акта за преюдициално запитване е видно, че първата част от този въпрос се основава на предположението, че Регламент № 1370/2007 налага на компетентните органи да предоставят компенсация за финансовите тежести, произтичащи от задълженията за извършване на обществена услуга.

50 За да се даде полезен отговор на запитващата юрисдикция, следва най-напред да се провери валидността на това предположение.

51 В това отношение в член 3, параграф 1 от посочения регламент се предвижда, че когато компетентният орган реши да предостави на оператор по свой избор изключително право и/или компенсация от какъвто и да е характер в замяна на изпълнението на задължения за извършване на обществени услуги, той прави това в рамките на обществена поръчка за услуги.

52 Така с тази разпоредба се установява принципът, че задълженията за извършване на обществена услуга и свързаните с тях компенсации трябва да бъдат установени в рамките на обществена поръчка за услуги.

53 Чрез дерогация от тази разпоредба, с член 3, параграф 2, първо изречение от посочения регламент се разрешава установяването посредством общи правила на задължения за извършване на обществени услуги, които имат за цел да определят максимални тарифи за всички пътници или за някои категории пътници.

54 Съгласно текста на член 3, параграф 2, второ изречение от Регламент № 1370/2007 компетентният орган компенсира операторите на обществени услуги за нетния финансов ефект, положителен или отрицателен, върху извършените разходи и реализираните приходи вследствие спазването на тарифните задължения, установени с общи правила, по

начин, който предотвратява свръхкомпенсиране. Предоставянето на компенсацията следва да се извършва в съответствие с принципите, посочени в член 4, член 6 и приложението към посочения регламент.

55 От употребата на императивната формулировка „компетентният орган компенсира“, която тази разпоредба предвижда за компетентните органи, следва, че това не е просто възможност, а задължение.

56 Това тълкуване се потвърждава от контекста, в който се вписва посочената разпоредба. Всъщност член 1, параграф 1, втора алинея от Регламент № 1370/2007 посочва „условията, при които компетентните органи, когато налагат […] задължения за обществени услуги, компенсират операторите на обществени услуги за направените разходи“. Член 2а, параграф 2 от този регламент се отнася до спецификациите във връзка със задълженията за извършване на обществени услуги и „съответната компенсация за нетния финансов ефект от задълженията за извършване на обществени услуги“.

57 Освен това от развитието на правната уредба на Съюза в тази област следва, че задължението за предоставяне на компенсация за финансовите тежести, произтичащи от задълженията за извършване на обществена услуга, може да бъде проследено до Решение 65/271, член 6 от което гласи, че считано от 1 юли 1967 г. финансовите тежести, произтичащи за транспорта от прилагането към превоза на пътници на цени и условия, наложени от държава членка в полза на една или повече конкретни социални категории, трябва да бъдат компенсирани според общите методи.

58 Впоследствие това задължение е възпроизведено по същество в член 1, параграф 4 от Регламент № 1191/69, който е отменен и заменен с Регламент № 1370/2007.

59 Несъмнено съдържанието на първата разпоредба е изменено с Регламент (ЕИО) № 1893/91 на Съвета от 20 юни 1991 година за изменение на Регламент № 1191/69 (ОВ L 169, 1991 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 59). Съдът обаче по същество е постановил, че за финансовите тежести, които произтичат от такива задължения за предоставяне на обществена услуга, Регламент № 1191/69, изменен, предвижда компенсиране, което се определя в съответствие с разпоредбите на този регламент (вж. в този смисъл решение от 7 май 2009 г., Antrop и др., C-504/07, EU:C:2009:290, т. 21).

60 Освен това, както посочва Комисията в писменото си становище, законодателят на Съюза не е изменил член 9 от Регламент № 1191/69, от който следва, че компенсацията на финансови тежести, произтичащи за предприятията поради прилагането към пътническия транспорт на транспортни тарифи и условия, наложени в интерес на една или повече определени категории лица, се дължи по искане на тези предприятия, считано от 1 януари 1971 г.

61 Тълкуването, че член 3, параграф 2 от Регламент № 1370/2007 предвижда не просто възможност, а задължение за компетентните органи да предоставят компенсация за разходите, направени при изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, посочени в тази разпоредба, се потвърждава и от целите на правната уредба на Съюза в тази област.

62 Всъщност, на първо място, от съображения от първо до трето от Решение 65/271 следва, че това решение е насочено към постигане на целта на общата транспортна политика да бъдат отстранени несъответствията, които биха довели до значително нарушаване на условията за конкуренция, присъщи на концепцията за обществена услуга, които са наложени на транспортните предприятия от държавите членки, по-специално чрез приемането на мерки, целящи справедливо обезщетение на финансовите тежести, произтичащи от задълженията за извършване на обществена услуга, свързани с намаления на цените по социални съображения.

63 В съображения от първо до трето и в съображение тринадесето от Регламент № 1191/69 по същество се посочва, че този регламент е насочен към постигането на същата цел.

64 Регламент № 1370/2007, който подобно на Регламент № 1191/69 е приет както на основание разпоредбите на Договора относно общата транспортна политика, така и на разпоредбите относно държавните помощи (решение от 24 юли 2003 г., Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, т. 35), също преследва посочената цел.

65 Всъщност в съображения 2 и 3 от Регламент № 1370/2007 се припомня, че при спазване на изключенията, предвидени в член 73 ЕО (понастоящем член 93 ДФЕС), в съответствие с член 86, параграф 2 ЕО (понастоящем член 106, параграф 2 ДФЕС) предприятията, на които е възложено извършването на услуги от общ икономически интерес, се подчиняват на съдържащите се в Договора правила, в частност правилата за конкуренция, при условие че прилагането на тези правила не възпрепятства юридически или фактически изпълнението на конкретните възложени им задачи.

66 В съображение 4 от този регламент се посочва по-специално и целта за премахване на различията между транспортните предприятия от различните държави членки, преследвана с Бялата книга на Комисията от 12 септември 2001 г., озаглавена „Европейска транспортна политика до 2010 г.: време за вземане на решения“.

67 От това следва, че целта за премахване на посочените различия постоянно е била преследвана от законодателя на Съюза.

68 За постигането на тази цел обаче е необходимо да се наложи на всички компетентни органи задължение да компенсират разходите, направени при изпълнението на задълженията за обществена услуга, които целят установяване на максимални тарифи за някои категории пътници, а не просто възможност за предоставяне на такава компенсация, която би могла да доведе до различни условия на функциониране на пазара на обществения транспорт в рамките на Съюза.

69 На второ място, както следва от член 1, параграф 1, първа алинея и от съображение 4 от Регламент № 1370/2007, към посочената цел се прибавя и целта да се гарантира чрез регулирана конкуренция извършването на услуги за пътнически превоз от общ интерес, които, наред с другото, са по-многобройни, по-безопасни, по-висококачествени или на по-ниска цена спрямо тези, които биха били обусловени само от пазарните механизми.

70 В съображение 34 от този регламент обаче законодателят на Съюза признава, че компенсацията за обществени услуги може да се окаже необходима в сектора на вътрешния превоз на пътници, така че предприятията, които носят отговорност за обществените услуги, да могат да извършват дейност въз основа на принципи и при условия, които им позволяват да осъществяват задачите си.

71 От изложените по-горе съображения следва, че Регламент № 1370/2007 задължава компетентните органи да компенсират финансовите тежести, произтичащи от задълженията за изпълнение на обществена услуга.

72 По-нататък, що се отнася до член 4, параграф 1, буква б), подточка i) от Регламент № 1370/2007, тази разпоредба предвижда, че обществените поръчки за услуга и общите правила установяват предварително по обективен и прозрачен начин параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, „ако има такава“.

73 В това отношение нищо не сочи, че с посочената разпоредба законодателят на Съюза е искал да разреши на компетентните органи да се отклонят от принципа на компенсиране на финансовия ефект за спазване на установените с общи правила тарифни задължения, установен в член 3, параграф 2 от този регламент.

74 Що се отнася до израза „ако има такава“, използван в член 4, параграф 1, буква б), подточка i) от посочения регламент, от контекста, в който се вписва тази разпоредба, е видно, че посоченият израз изразява възможността за компетентните органи, предвидена в член 1, параграф 1, втора алинея и в член 3, параграф 1 от същия регламент, да изберат в рамките на обществена поръчка за услуги да предоставят на операторите, в допълнение или вместо изключителни права, компенсация в замяна на изпълнението на задължения за обществена услуга.

75 С оглед на изложените по-горе съображения на първата част от втория въпрос следва да се отговори, че член 3, параграф 2 и член 4, параграф 1, буква б), подточка i) от Регламент № 1370/2007 трябва да се тълкуват в смисъл, че компетентните органи са длъжни да предоставят на предприятията, които осигуряват на територията на съответната държава членка обществена услуга за автомобилен и железопътен транспорт, компенсация за нетния финансов ефект, положителен или отрицателен, върху извършените разходи и реализираните приходи вследствие спазването на установеното с общи правила за тези предприятия задължение да превозват безплатно определени категории пътници по-специално деца в предучилищна възраст и определени категории лица с увреждания.

76 Предвид отговора на първата част на втория въпрос не е необходимо да се отговаря на втората част от този въпрос.

По третия въпрос

77 С третия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи, първо, дали член 3, параграф 3 от Регламент № 1370/2007 трябва да се тълкува в смисъл, че позволява на държавите членки да изключат от обхвата на този регламент общите правила, определящи максимални тарифи за категории пътници, различни от посочените в тази разпоредба. При утвърдителен отговор запитващата юрисдикция иска да се установи, второ, дали задължението за нотифициране, предвидено в посочената разпоредба и в член 108 ДФЕС,

се прилага и по отношение на общите правила, изключени от приложното поле на посочения регламент, които не предвиждат предоставянето на компенсация за обществена услуга.

78 В това отношение следва да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда само националният съд, който е сезиран със спора и трябва да поеме отговорността за последващото му съдебно решаване, може да прецени — предвид особеностите на делото — както необходимостта от преюдициално решение, за да може да се произнесе, така и релевантността на въпросите, които поставя на Съда, които се ползват с презумпция за релевантност. Следователно, след като поставеният въпрос се отнася до тълкуването или валидността на норма от правото на Съюза, Съдът по принцип е длъжен да се произнесе, освен ако е очевидно, че исканото тълкуване няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство, ако проблемът е от хипотетично естество или още ако Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на посочения въпрос (решение от 5 май 2022 г., Zagrebačka banka, C-567/20, EU:C:2022:352, т. 43 и цитираната съдебна практика).

79 Следва да се отбележи, че член 3, параграф 3 от Регламент № 1370/2007 предоставя на държавите членки опция да изключат от приложното му поле общите правила относно финансовите компенсации за задълженията за извършване на обществена услуга, които определят максимални тарифи за учениците, студентите, стажантите и лицата с намалена подвижност. Следователно подобно изключване не е автоматично, а предполага активен подход от страна на държавите членки.

80 В случая от предоставената на Съда преписка е видно, че Република Естония не е предприела никакви действия, за да се възползва от предвидената в тази разпоредба възможност да изключи от приложното поле на Регламент № 1370/2007 някои общи правила относно финансовите компенсации, отпускани за задълженията за извършване на обществена услуга.

81 Следователно третият въпрос очевидно е от хипотетично естество. Следователно този въпрос е недопустим.

По четвъртия въпрос

82 От самия текст на четвъртия въпрос следва, че той е поставен само в случай че Регламент № 1370/2007 не се прилага към делото по главното производство.

83 Предвид отговора на първите два въпроса не е необходимо да се отговаря на четвъртия въпрос.

По петия въпрос

84 С петия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска от Съда да установи условията, на които трябва да отговаря предоставянето на компенсация за обществена услуга, за да бъде в съответствие с правилата на Съюза относно държавните помощи. От мотивите на акта за преюдициално запитване е видно, че тази юрисдикция иска да се установи по-специално дали неполучените приходи от продажбата на билети за превоз,

регистрирани от превозвача поради спазването на задължение за извършване на обществена услуга, представляват подходящо основание за изчисляване на разходите за изпълнение на това задължение, които трябва да се вземат предвид при определянето на размера на тази компенсация.

85 В това отношение съгласно текста на член 1, параграф 1, първа алинея от Регламент № 1370/2007 посоченият регламент има за цел да определи начина, по който, в съответствие с правилата на правото на Съюза, могат да действат компетентните органи в сферата на обществения пътнически превоз.

86 От това следва, че подобно на Регламент № 1191/69, който е отменен и заменен с Регламент № 1370/2007, с последния се установява режим, който държавите членки са длъжни да спазват, когато възнамеряват да възложат задължения за обществена услуга на предприятия за автомобилен транспорт (вж. по аналогия решение от 24 юли 2003 г., Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, т. 43—53).

87 Както следва от член 9, параграф 1 и от съображение 35 от Регламент № 1370/2007, компенсациите за обществени услуги за извършването на услуги за пътнически превоз или за съобразяване с установени чрез общи правила тарифни задължения, които се изплащат в съответствие с посочения регламент, са съвместими с вътрешния пазар. Тези компенсации са освободени от задължението за предварително уведомяване по член 108, параграф 3 ДФЕС.

88 Що се отнася до компенсациите за нетния финансов ефект, положителен или отрицателен, върху извършените разходи и реализираните приходи вследствие спазването на тарифните задължения, установени с общи правила, които целят установяване на максимални тарифи за определени категории пътници, член 3, параграф 2 от Регламент № 1370/2007 предвижда, че тези компенсации се отпускат в съответствие с принципите, установени в член 4, в член 6 и в приложението към този регламент, по начин, който предотвратява свръхкомпенсиране.

89 Съгласно точка 2 от приложението към този регламент компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците — положителни или отрицателни — от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги. Последиците се оценяват, като се сравни състоянието, при което задължението за извършване на обществени услуги е изпълнено, със състоянието, което би било налице при неизпълнение на това задължение.

90 Както обаче по същество отбелязва Комисията в писменото си становище, неполучените приходи от продажбата на билети за превоз не представляват непременно последиците от спазването на задължението за безплатно превозване на определени пътници върху разходите и приходите на оператора на обществена услуга. Всъщност превозът на тези пътници лишава съответното транспортно предприятие от възможността да превозва пътници, които трябва да закупят билет за превоз, само в случаите, когато за последно посочените пътници вече няма места. Освен това допълнителните разходи за оператора, произтичащи от присъствието в автобус на пътници, които трябва да бъдат превозвани безплатно, може да се окажат незначителни.

91 Запитващата юрисдикция, която единствена е компетентна да прецени фактите, трябва да провери сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, дължаща се за изпълнение на предвиденото в член 34 от ÜTS задължение върху разходите и приходите на жалбоподателя в главното производство, и да се увери, че компенсацията не надхвърля този размер.

92 С оглед на гореизложените съображения на петия въпрос следва да се отговори, че член 3, параграф 2 и точка 2 от приложението към Регламент № 1370/2007 трябва да се тълкуват в смисъл, че компенсациите за нетния финансов ефект, положителен или отрицателен, върху извършените разходи и реализираните приходи вследствие спазването на тарифните задължения, установени с общи правила, които целят установяване на максимални тарифи за определени категории пътници, трябва да бъдат предоставяни в съответствие с принципите, посочени в член 4, член 6 и приложението към този регламент, по начин, който предотвратява свръхкомпенсиране. Компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците — положителни или отрицателни — от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги, които последици се оценяват, като се сравни състоянието, при което задължението за извършване на обществени услуги е изпълнено, със състоянието, което би било налице при неизпълнение на това задължение.

По съдебните разноски

93 С оглед на обстоятелството, че за страните в главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разноските, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (първи състав) реши:

1) Член 2, буква д) от Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета, изменен с Регламент (ЕС) 2016/2338 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г.

трябва да се тълкува в смисъл, че:

в обхвата на понятието „задължение за извършване на обществена услуга“, предвидено в тази разпоредба, попада задължението на предприятията, които осигуряват на територията на съответната държава членка предвидената в национална законодателна разпоредба обществена услуга за автомобилен и железопътен транспорт, да превозват безплатно и без да получават компенсация от държавата определени категории пътници, по-специално деца в предучилищна възраст и определени категории лица с увреждания.

2) Член 3, параграф 2 и член 4, параграф 1, буква б), подточка i) от Регламент № 1370/2007, изменен с Регламент 2016/2338

трябва да се тълкуват в смисъл, че:

компетентните органи са длъжни да предоставят на предприятията, които осигуряват на територията на съответната държава членка обществена услуга за автомобилен и железопътен транспорт, компенсация за нетния финансов ефект, положителен или отрицателен, върху извършените разходи и реализираните приходи вследствие спазването на установеното с общи правила за тези предприятия задължение да превозват безплатно определени категории пътници по-специално деца в предучилищна възраст и определени категории лица с увреждания.

3) **Член 3, параграф 2 и точка 2 от приложението към Регламент № 1370/2007, изменен с Регламент 2016/2338**

трябва да се тълкуват в смисъл, че:

компенсациите за нетния финансов ефект, положителен или отрицателен, върху извършените разходи и реализираните приходи вследствие спазването на тарифните задължения, установени с общи правила, които целят установяване на максимални тарифи за определени категории пътници, трябва да бъдат предоставяни в съответствие с принципите, посочени в член 4, член 6 и приложението към този регламент, по начин, който предотвратява свръхкомпенсиране. Компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците — положителни или отрицателни — от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги, които последици се оценяват, като се сравни състоянието, при което задължението за извършване на обществени услуги е изпълнено, със състоянието, което би било налице при неизпълнение на това задължение.

Подписи