

**Lieta C-614/20**

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas  
Reglamenta 98. panta 1. punktu**

**Iesniegšanas datums:**

2020. gada 18. novembris

**Iesniedzējtiesa:**

*Tallinna Halduskohus* (Tallinas Administratīvā tiesa, Igaunija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2020. gada 18. novembris

**Prasītāja:**

*AS Lux Express Estonia*

**Atbildētāja:**

*Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium* (Ekonomikas un sakaru ministrija)

---

**Pamatlietas priekšmets**

Prasība par zaudējumu atlīdzību, ko *AS Lux Express Estonia* cēlusi pret Igaunijas Republiku

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

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 (OV L 315, 1. lpp.), 2. panta e) punkta, 3. panta 2. un 3. punkta un 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punkta interpretācija.

## Prejudiciālie jautājumi

1. Vai gadījums, kad visiem privāto tiesību uzņēmumiem, kas valsts teritorijā nodrošina regulāros pasažieru komercpārvadājumus, izmantojot autoceļus, ūdensceļus un dzelzceļu, tiek noteikts vienāds pienākums bez atlīdzības pārvadāt konkrētas kategorijas pasažierus (pirmsskolas vecuma bērni, personas ar invaliditāti līdz 16 gadu vecumam, personas ar smagu invaliditāti no 16 gadu vecuma, personas ar ievērojamu redzes invaliditāti, kā arī pavadoņi personām ar smagu vai ievērojamu redzes invaliditāti, kā arī neredzīgu personu suns-pavadonis vai servisa suns personai ar invaliditāti), ir jāuzskata par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību noteikšanu 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) 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 pieļaujamās 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 noteikumus, ar kuriem nosaka maksimāli pieļaujamās tarifus, pārvadātājam nav paredzēta nekāda kompensācija?

4. Gadījumā, ja šajā lietā nav piemērojama Regula Nr. 1370/2007: vai kompensācijas piešķiršana var tikt pamatota ar citu Eiropas Savienības tiesību aktu (piemēram, Eiropas Savienības Pamattiesību harta)?

5. Kādiem nosacījumiem ir jāatbilst pārvadātājam attiecīgā gadījumā piešķiramajai kompensācijai, lai būtu izpildīti valsts atbalsta noteikumi?

## Atbilstošās Kopienu tiesību normas

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot

dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 1. lpp.), 1.–4. pants.

LESD 108. pants.

Komisijas paziņojums 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.), 2.2.2. un 2.2.3. punkts.

Eiropas Savienības Pamattiesību harta, 16., 17., 41. un 51. pants.

### **Atbilstošās valsts tiesību normas**

Saskaņā ar Likumu par pasažieru sabiedrisko transportu (*RTI*, 2015. gada 23. marts, 2. lpp.), kas stājas spēkā 2015. gada 1. oktobrī, redakcijā, kura ir piemērojama pamatlīdētā (*RTI*, 2020. gada 30. jūnijs, 24. lpp.), (turpmāk tekstā – “*GÖP*”), regulārie pārvadājumi tiek nodrošināti, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu līgumu (19. pants), un arī kā komerciālie regulārie pārvadājumi (4. panta 4. punkts). Komerciālo regulāro pārvadājumu tarifu nosaka pārvadātājs (*GÖP* 31. panta 2. un 4. punkts), maksimālo tarifu par transportlīdzekļa kilometru vai maksimālo tarifu biļetēm par veiktajiem regulārajiem pārvadājumiem saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (*GÖP* 31. panta 2. un 4. punkts) nosaka kompetentā iestāde.

*GÖP* 34. pantā ir noteikts:

“Bezatlīdzības pārvadāšana iekšzemes regulārajos reisos

Iekšzemes auto, ūdens un dzelzceļa transporta regulārajos reisos pārvadātājam ir pienākums bez atlīdzības pārvadāt bērnus, kuri attiecīgā mācību gada 1. oktobrī vēl nav sasnieguši 7 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 suni-pavadoņi vai servisa suni personai ar invaliditāti. Par šajā grupā ietilpstošo pasažieru pārvadāšanu bez atlīdzības pārvadātājs nesaņem nekādu kompensāciju.”

### **Īss pamatlīdētās faktiskās apstākļu un tiesvedības izklāsts**

- 1 2013. gada augustā un 2015. gada martā privātās sabiedrības *Eesti Buss OÜ* (turpmāk tekstā – “*Eesti Buss*”) un *AS Lux Express Estonia* (turpmāk tekstā – “*Lux Express*” jeb “prasītāja”) saņēma Kopienas atļauju pasažieru pārvadājumiem. Tās veica komerciālus regulāros pārvadājumus ar autobusiem valsts teritorijā. 2019. gada 29. jūlijā *Eesti Buss* pēc tās apvienošanās ar *Lux Express* tika izslēgta no komercreģistra.

- 2 2019. gada 5. jūnijā *Eesti Buss* un *Lux Express* vērsās pie ekonomikas un infrastruktūras ministra ar prasību atlīdzināt zaudējums 537 219 EUR apmērā. Tās norādīja, ka šie zaudējumi izriet no prasītāju pamatlietā pienākuma saskaņā ar *GÖP* 34. pantu bez atlīdzības pārvadāt noteiktas pasažieru kategorijas iekšzemes regulārajos komerciālajos reisos, nesaņemot par to kompensāciju no valsts. Kompensāciju veidojot ieņēmumi no biļešu pārdošanas, kurus prasītājas pamatlietā nebija guvušas 2018. gadā sakarā ar *GÖP* 34. pantu.
- 3 2019. gada 10. jūlija atbildē ekonomikas un infrastruktūras ministrs noraidīja šo prasību, pamatojoties uz to, ka saskaņā ar *GÖP* 34. pantu pārvadātājs nesaņemot nekādu kompensāciju par pasažieru pārvadāšanu bez atlīdzības.
- 4 2019. gada 12. augustā *Lux Express* iesniedza prasību pret Igaunijas Republiku *Tallinna Halduskohus* (Tallinas Administratīvā tiesa) par zaudējumu atlīdzību 851 960 EUR apmērā. Kompensācija atbilstot ieņēmumiem no biļešu pārdošanas, ko *Lux Express* kopā ar *Eesti Buss* ir zaudējusi atbilstoši *GÖP* 34. pantam, laika posmā no 2018. gada 1. janvāra līdz 2019. gada 31. jūlijam. Tiesvedības laikā prasītāja palielināja savu prasību par zaudējumu atlīdzību 2 061 781 EUR apmērā, kas ietvēra abu sabiedrību ciesto zaudējumu atlīdzību laikposmā no 2016. gada 1. janvāra līdz 2020. gada 31. janvārim. Tika pieprasīts izmaksāt kompensāciju, pieskaitot procentus. Pakārtoti tika pieprasīts, lai Igaunijas Republikai piespriestu samaksāt finansiālu kompensāciju pēc tiesas ieskatiem atbilstīgā apmērā, pieskaitot procentus.

### **Pamatlietas pušu galvenie argumenti**

- 5 Prasītāja uzskata, ka pienākums veikt pārvadājumus bez atlīdzības esot nopietns un nesamērīgs Igaunijas Republikas Konstitūcijā piešķirto tiesību uz īpašumu, uzņēmējdarbības brīvības un līgumu slēgšanas brīvības pārkāpums. Prasītāja sniedz autobusu pārvadājumu pakalpojumus tikai regulāro komercpārvadājumu ietvaros un atbilstoši tirgus ekonomikas nosacījumiem, līdz ar to uz to neattiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Neesot ārkārtas apstākļu (karš, katastrofa), kas pamatotu to, ka sabiedrībām, nepiesaistot publisko finansējumu, ir pienākums bez kompensācijas veikt valsts funkcijas. Nosakot pienākumu veikt pārvadājumus bez atlīdzības, attieksme pret pārvadātājiem esot nevienlīdzīga salīdzinājumā ar citiem uzņēmējiem, kas sniedz vispārējas nozīmes pakalpojumus (piemēram, pakalpojumus saistībā ar gāzi, elektrību, apkuri, ūdens un kanalizācijas pakalpojumus, atkritumu apsaimniekošanu, pastu un sakariem), jo citiem uzņēmējiem nav pienākuma sniegt savus pakalpojumus bez atlīdzības. Tāpat attieksme pret komercpārvadātājiem esot nevienlīdzīga salīdzinājumā ar pārvadātājiem, kuri darbojas sabiedrisko pakalpojumu līguma ietvaros. Iepriekš minētie saņem kompensāciju, pamatojoties uz cenu par maršruta kilometru, kas nozīmējot, ka pārvadātāja ieņēmumi nav atkarīgi no pasažieru skaita, biļešu cenas vai braukšanas maksas atlaidēm. Komercpārvadājumu uzņēmumam savas izmaksas esot jāsedz ar biļešu cenu, taču bezatlīdzības pārvadāšanas pienākums ierobežojot tā ieņēmumus. Iejaukšanās apmēru pastiprina fakts, ka regulārie

pārvadājumi, kas tiek veikti sabiedrisko pakalpojumu līguma ietvaros, pilnībā vai daļēji pārklājas ar komercpārvadātāju apkalpotajiem reisiem un, ka valsts un vietējā pašvaldība arī lielā mērā un bez atlīdzības sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus. Tādējādi komercpārvadātāji atrodies negodīgas konkurences situācijā.

- 6 Ņemot vērā kopējo pasažieru skaitu, pasažieru, kurus pārvadā bez atlīdzības, proporcija ir liela (vidēji 3 %), bezatlīdzības pārvadāšanas iespēja radot pārvadātājiem augstas izmaksas. Prasītājas negūtie ienākumi veidojot 5 %–7 % ieņēmumu no biļetēm. Negūtos ieņēmumus aprēķina, pamatojoties uz biļešu kopējo cenu bez PVN (proti, pamatcenu), par biļetēm, ko prasītāja saskaņā ar *GÖP* 34. pantu ir izsniegusi pasažieriem. Ja pārvadātājs pārvadājumu bez atlīdzības izmaksas novirzītu uz citiem pasažieriem, tad pakalpojuma cena pieaugtu, un tas varētu samazināt pārvadātāja pieprasījumu un peļņu. Pārvadātājs esot nostādīts sarežģītā situācijā un varētu būt spiests pārtraukt savu darbību. Izmaksas, kas saistītas ar braukšanas maksas atlaižu administrēšanu, ko veic valsts, varētu būt nenozīmīgas.
- 7 Regulas Nr. 1370/2007 1. panta 1. punktā esot paredzēts, ka valstij sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem ir jāizmaksā kompensācija par izmaksām, kas radušās par sabiedriskajiem pakalpojumiem. Runa esot par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām šīs regulas 2. panta e) punkta izpratnē, jo tirgus dalībnieks, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses bez likumā noteikta pienākuma, neuzņemtos sniegt pakalpojumu bez atlīdzības. Tā kā *GÖP* 34. pantā ir aizliegts maksāt atlīdzību par saistību izpildi, šī tiesību norma esot pretrunā Regulai Nr. 1370/2007 un tā neesot jāpieņem. Apstākļi, ka valsts iepriekš šo vispārējo noteikumu nav iepriekš darījusi zināmu Eiropas Komisijai (Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punkts un LESD 108. pants), neizslēdzot kompensācijas piešķiršanu.
- 8 Ja Regula Nr. 1370/2007 šajā lietā nebūtu piemērojama, kompensācija būtu jāpiešķir, pamatojoties uz Savienības tiesību vispārējiem principiem (samērīguma princips, Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 16., 17., 41. un 51. pants).
- 9 Ekonomikas un sakaru ministrija (atbildētāja) lūdz prasību noraidīt. Apstrīdētais nosacījums esot ticis noteikts, lai padarītu pieejamāku sabiedrisko transportu personām ar invaliditāti un ģimenēm ar maziem bērniem un lai palielinātu šo personu mobilitāti. Tāpat šis pienākums esot ticis noteikts kā nosacījums valsts līdzekļu racionālai izmantošanai un ietaupīšanai. Runa esot par leģitīmiem mērķiem. Likumdevējam ir plaša rīcības brīvība sociālās politikas izstrādē. Iejaukšanās prasītājas pamattiesībās esot nenozīmīga – saskaņā ar prasītājas neapstiprināto apgalvojumu bez atlīdzības tiekot pārvadāti 3 % pasažieri. Prasītāja varot brīvi pati noteikt tarifu citiem pasažieriem. Ņemot vērā dažādos tarifus, ko noteikusi prasītāja, iespējams, viņa pati būtu noteikusi bezatlīdzības vai izdevīgāku tarifu personām ar invaliditāti un bērniem, pat ja nebūtu *GÖP* 34. pantā paredzētā pienākuma. Tā kā autobusu izmantošanas līmenis ļoti bieži nav 100 %, prasītājai neesot jāatsakās no jebkādiem ieņēmumiem saistībā ar



personu ar invaliditāti un bērnu pirmsskolas vecumā pārvadāšanu. Prasītājam neesot pienākuma prioritāri rezervēt šai pasažieru kategorijai sēdvietas. Šis noteikums ir spēkā kopš 2000. gada, un pārvadātājs jau no paša sākuma varēja to ņemt vērā, veicot savu saimniecisko darbību. Prasītāja esot labā ekonomiskajā situācijā, tā pieprasot licenci jaunam maršrutam, iepērkot jaunus autobusus, apkalpojot arvien vairāk pasažierus, un tās ieņēmumi esot palielinājušies. Līdz ar to jau sen spēkā esošās saistības neesot kavējušas prasītājas ekonomiskos panākumus. Tā apkalpojot maksas regulāros komercpārvadājumus. Nerentablus maršrutus apkalpojot sabiedriskie reisi, kas nekonkurējot ar regulārajiem komercpārvadājumiem. Komercpārvadātājam ir tiesības brīvi pārtraukt savu darbību, ja tas to vēlas. Tādējādi nosacījums esot samērīgs un konstitucionāls. Salīdzinājums ar citiem uzņēmumiem, kas sniedz vispārējas nozīmes pakalpojumus, neesot atbilstošs. Prasītājas pamattiesības neesot pārkāptas un zaudējumu atlīdzība neesot pamatota.

- 10 Regula Nr. 1370/2007 neesot piemērojama, jo tajā ir reglamentētas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Ar prasītāju neesot noslēgts neviens sabiedrisko pakalpojumu līgums. Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punkts atļauj no šīs regulas piemērošanas jomas izslēgt gadījumus, kuros ar vispārējiem noteikumiem nosaka maksimāli pieļaujamus tarifus noteiktām pasažieru kategorijām. Ja par to nav samaksāta nekāda kompensācija, par to neesot arī jāinformē Eiropas Komisija. Lai gan *GÖP* 34. pantā paredzētais pienākums ir sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības Regulas Nr. 1370/2007 izpratnē, no šīs regulas neizrietot, ka pārvadātājam par šādām saistībām ir jāizmaksā kompensācija. Arī LESD neesot noteikts pienākums piešķirt valsts atbalstu. Pakalpojuma sniegšana esot ekonomiski rentabla pat bez kompensācijas.

### **Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts**

- 11 Prasītāja lūdz valstij kompensāciju, pamatojoties uz to, ka tai saskaņā ar *GÖP* 34. pantu regulārajos komercpārvadājumos bija jāpārvadā bez atlīdzības noteiktā pasažieru grupā ietilpstošas personas, nesaņemot no valsts kompensāciju. Nav apstrīdams, ka prasītāja apkalpo komerciālo autobusu maršrutu, tikai pamatojoties uz maršrutu licencēm. Ne valsts, ne vietējā pašvaldība nav noslēgušas ar prasītāju sabiedrisko pakalpojumu līgumu, un prasītājai netiek izmaksāta nekāda kompensācija no valsts līdzekļiem, lai segtu regulāro pārvadājumu izmaksas.
- 12 Izskatot lietu pēc būtības, iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai papildus valsts tiesībām pašreizējā situācija ir reglamentēta arī Regulā Nr. 1370/2007. Šī regula reglamentē pasažieru sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu (1. panta 1. punkts). Prasītāja sniedz vispārējas ekonomiskas nozīmes pasažieru pārvadājumu pakalpojumus (Regulas Nr. 1370/2007 2. panta a) punkts), jo pastāv sabiedrības intereses regulāro autobusu pakalpojumu sniegšanai dažādās pilsētās un tādējādi tiek nodrošināta personu mobilitāte. Rodas jautājums, vai situācija, kurā valsts privātiem pārvadātājiem, kas veic regulārus komercpārvadājumus, uzliek pienākumu bez atlīdzības pārvadāt noteiktas pasažieru kategorijas, arī var

tikt uzskatīta par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību noteikšana Regulas Nr. 1370/2007 2. panta e) punkta izpratnē. Atbildētāja ir pārliecināta, ka runa nav par sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas saistībām un ka Regula Nr. 1370/2007 šajā lietā nav piemērojama.

- 13 Kā izriet no Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 1. punkta, kompetentā iestāde parasti nosaka pakalpojumu sniedzējam sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Šī panta 2. punktā ir paredzēts, ka 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. Šajā gadījumā kompetentā iestāde nav noslēgusi sabiedrisko pakalpojumu līgumu ar prasītāju, bet ar likumu ir noteikusi pārvadātājiem, kas veic valsts regulāros pārvadājumus, pienākumu bez atlīdzības pārvadāt noteiktas pasažieru kategorijas.
- 14 Iesniedzējtiesa uzskata, ka *GÖP* varētu tikt uzskatīts par vispārēju noteikumu Regulas Nr. 1370/2007 2. panta 1) punkta un 3. panta 2. punkta izpratnē. Šo interpretāciju apstiprina Komisijas paziņojuma par interpretējošām vadlīnijām attiecībā uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, 2.2.2. un 2.2.3. punkts.
- 15 *GÖP* 34. pantā ir paredzēts maksimālais tarifs (pārvadāšana bez atlīdzības) atsevišķām pasažieru grupām. Šāda maksimālā tarifa noteikšana vispārējā noteikumā Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 2. punkta izpratnē var būt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību noteikšana. Līdz ar to iesniedzējtiesa atšķirībā no atbildētājas uzskata, ka Regula Nr. 1370/2007 ir piemērojama šajā lietā.
- 16 Saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 1. panta 1. punktu iejaukšanās mērķis sabiedriskā pasažieru transporta jomā ir nodrošināt pakalpojumu ar mazākām izmaksām. Saskaņā ar *GÖP* 34. pantu atļaujas pārvadāt bez atlīdzības ieviešana noteiktām pasažieru grupām tostarp atbilst mērķim nodrošināt šiem pasažieriem pakalpojumus par izdevīgākām cenām. To ir atzinusi arī atbildētāja. Maz ticams, ka uzņēmējs, kurš īsteno savas saimnieciskās intereses, nodrošinātu šo pasažieru pārvadāšanu bez atlīdzības, bez valsts iestāžu iejaukšanās. Līdz ar to iesniedzējtiesa uzskata, ka šī lieta ietilpst Regulas Nr. 1370/2007 1. panta 1. un 2. punkta mērķī un piemērošanas jomā. Tomēr šī tiesa uzskata par nepieciešamu uzdot Tiesai jautājumu par Regulas Nr. 1370/2007 piemērošanas jomas pareizu noteikšanu.
- 17 Gadījumā, ja Regula Nr. 1370/2007 būtu attiecināma uz šīs lietas apstākļiem, šīs regulas 3. panta 2. punkta otrajā teikumā ir paredzēts, ka kompetentā iestāde piešķir pārvadātājam kompensāciju par vispārējo tiesību normās noteiktā tarifu pienākuma izpildi. Kā izriet no Regulas Nr. 1370/2007 1. panta 1. punkta otrās daļas un 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta, var arī secināt, ka, ja pārvadātājam ir noteiktas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kompetentā iestāde paredz izmaksāt kompensāciju par šī pienākuma izpildi. Tomēr Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktā ir atsauce uz iespēju,

ka kompensācija netiek izmaksāta. Tādējādi iesniedzējtiesa jautā, vai Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punktā dalībvalstij ir piešķirtas tiesības ar valsts tiesību aktu liegt pārvadātājam piešķirt kompensāciju. Ja dalībvalstij ir tiesības liegt pārvadātājam kompensāciju, ar kādiem nosacījumiem tā to var darīt, lai nesamērīgi neapdraudētu uzņēmēja tiesības? Tā kā prasītāja nodrošina tikai regulārus komercpārvadājumus un tikai komerciālos nolūkos, pienākuma noteikšana veikt pārvadājumus bez atlīdzības ietekmē tās uzņēmējdarbības brīvību un iespējas gūt ienākumus. Lai gan prasītāja ir saimnieciski stabila (tā 2018. gadā guva peļņu 864 752 EUR apmērā, 2019. gadā – 2 160 475 EUR apmērā), papildu pienākums tādā pašā veidā ir jāpilda arī citiem komercpārvadātājiem, kuru ekonomiskā situācija var nebūt tāda pati, un pienākums bez atlīdzības pārvadāt var izrādīties netaisnīgs attiecībā pret uzņēmumu.

- 18 Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punkts ļauj izslēgt no šīs 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. Saskaņā ar *GŌP* 34. pantu ar atvieglojumiem tiek pārvadāti pirmsskolas vecuma bērni, personas ar invaliditāti līdz 16 gadu vecumam, personas ar smagu invaliditāti no 16 gadu vecuma, personas ar ievērojamu redzes invaliditāti, kā arī pavadoņi personām ar smagu vai ievērojamu redzes invaliditāti, kā arī neredzīgu personu suns-pavadonis vai servisa suns personai ar invaliditāti. Tādējādi Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punktā un *GŌP* 34. pantā paredzētās saņēmēju kategorijas atšķiras. Atbildētāja uzskata, ka Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punkts ir piemērojams arī šajā lietā un ļauj no šīs regulas piemērošanas jomas izslēgt arī *GŌP* 34. pantā paredzētās pasažieru kategorijas. Tā kā Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punktā ietvertais pasažieru kategoriju uzskaitījums ir izsmelošs, iesniedzējtiesa nevar piekrist atbildētājas nostājai. Līdz ar to tā jautā Tiesai, vai Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punkts ļauj no šīs regulas piemērošanas jomas izslēgt arī vispārējus noteikumus, ar kuriem nosaka maksimālos tarifus attiecībā uz pasažieru kategorijām, kas nav paredzētas šajā tiesību normā.
- 19 Atbilstoši Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punktam vispārējie noteikumi, kas ir izslēgti no tā piemērošanas jomas, saskaņā ar EKL 88. pantu (tagad LESD 108. pants) ir jādara zināmi Eiropas Komisijai. Iesniedzējtiesa jautā, vai LESD 108. pantā paredzētais paziņošanas Eiropas Komisijai pienākums pastāv arī tad, ja vispārējos noteikumos, ar kuriem ir noteikti maksimālie tarifi, nav paredzēta kompensācija pārvadātājam. Šādā gadījumā nepastāv risks, ka valsts būtu piešķīrusi iespējamu valsts atbalstu. Tādējādi tā jautā, vai ar šo regulu ir saderīga arī situācija, kurā dalībvalsts no šīs regulas piemērošanas jomas izslēdz vispārējus noteikumus, ar ko nosaka maksimālos tarifus pasažieru kategorijām, kuras nav paredzētas Regulas Nr. 1370/2007 3. panta 3. punktā, bet neparedz kompensāciju pārvadātājam.



- 20 Ja Tiesa uzskatītu, ka uz šo strīdu neattiecas Regula Nr. 1370/2007, rodas jautājums, vai kompensācijas piešķiršana var tikt pamatota ar citu Eiropas Savienības tiesību aktu (piemēram, Eiropas Savienības Pamattiesību hartu), vai arī strīds ir jāizskata, pamatojoties tikai uz valsts tiesībām.
- 21 Gadījumā, ja iesniedzējtiesa pamatlietā izlemtu, ka saskaņā ar Savienības tiesībām vai saskaņā ar valsts tiesībām kompensācija ir jāpiešķir, rodas jautājums arī par to, kādi nosacījumi ir jāņem vērā, nosakot kompensācijas apmēru, lai tā nebūtu pretrunā noteikumiem valsts atbalsta jomā. Prasītāja aprēķināja pieprasīto kompensāciju, pamatojoties uz negūtajiem ienākumiem no biļešu pārdošanas. Atbildētāja uzskata, ka nav pareizi balstīties uz biļešu tarifu, jo prasītāja ir noteikusi atšķirīgus tarifus atkarībā no pasažiera vecuma, brauciena dienas un ilguma. Turklāt atbildētāja norādīja, ka autobusi bieži netiek izmantoti 100 % apmērā, kā rezultātā prasītāja, izmantojot pasažieru pārvadājumus bez atlīdzības, nezaudē iespēju gūt ienākumus no biļetēm. Iesniedzējtiesa uzskata, ka prasītājas noteiktais tarifs nevar būt atbilstīgs kritērijs, aprēķinot uz izmaksām balstītu kompensāciju, jo tā var brīvi noteikt biļešu tarifu, un valsts iekšējos maršrutos nepastāv būtiska konkurence. Iesniedzējtiesa jautā, vai, pat tad, ja šajā lietā nav piemērojama Regula Nr. 1370/2007, kompensācijas apmēra noteikšanai nebūtu lietderīgi atsaukties uz Regulas Nr. 1370/2007 pielikuma prasībām, kuru mērķis, šķiet, ir izvairīties no pārmērīgām kompensācijām.

DARBA VEIKTA