



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2023 m. gruodžio 21 d. *

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Transportas – Keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešosios paslaugos – Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007–1 straipsnio 1 dalis – 2a straipsnio 2 dalis – 3 straipsnio 1 dalis – 4 straipsnio 1 dalis – 6 straipsnio 1 dalis – Keleivių vežimo autobusais viešosios paslaugos teikimo sutartis – Viešojo paslaugų pirkimo sutarties sudarymo procedūra – Atviras, skaidrus, nediskriminuojantis konkursas – Konkurso sąlygos – Kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos skirtos kompensacijos dydis – Laiko atžvilgiu ribotas indeksavimas, taikomas konkrečioms sąnaudų rūšims – Rizikos pasidalijimas“

Byloje C-421/22

dėl *Augstākā tiesa (Senāts)* (Aukščiausiasis Teismas, Latvija) 2022 m. birželio 21 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2022 m. birželio 22 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

DOBELES AUTOBUSU PARKS SIA,

CATA AS,

VTU VALMIERA SIA,

JELGAVAS AUTOBUSU PARKS SIA,

Jēkabpils autobusu parks SIA

prieš

Iepirkumu uzraudzības birojs,

Autotransporta direkcija VSIA

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas E. Regan (pranešėjas), penktosios kolegijos teisėjo pareigas einantis Teisingumo Teismo pirmininkas K. Lenaerts, teisėjai Z. Csehi, M. Ilešič ir D. Gratsias,

generalinis advokatas M. Campos Sánchez-Bordona,

* Proceso kalba: latvių.

posėdžio sekretorė R. Stefanova-Kamisheva, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2023 m. birželio 8 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- DOBELES AUTOBUSU PARKS SIA, CATA AS, VTU VALMIERA SIA, JELGAVAS AUTOBUSU PARKS SIA ir *Jēkabpils autobusu parks SIA*, atstovaujama *advokate* S. Novicka,
- *Autotransporta direkcija VSIA*, atstovaujamos *advokats* S. Bērtaitis,
- Latvijos vyriausybės, atstovaujamos J. Davidoviča ir K. Pommere,
- Kipro vyriausybės, atstovaujamos I. Neophytou,
- Europos Komisijos, atstovaujamos P. Messina, I. Rubene ir F. Tomat,

susipažinęs su 2023 m. rugsėjo 14 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007, p. 1) su pakeitimais, padarytais 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2016/2338 (OL L 354, 2016, p. 22) (toliau – Reglamentas Nr. 1370/2007), 1 straipsnio 1 dalies antros pastraipos, 2a straipsnio 2 dalies ir 3 straipsnio 2 dalies išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant pagal Latvijos teisę įsteigtų transporto srityje veikiančių įmonių DOBELES AUTOBUSU PARKS SIA, CATA AS, VTU VALMIERA SIA, JELGAVAS AUTOBUSU PARKS SIA ir *Jēkabpils autobusu parks SIA* (toliau kartu – *Dobeles* ir kt.) ginčą su *Iepirkumu uzraudzības birojs* (Viešųjų pirkimų priežiūros tarnyba, Latvija) ir *Autotransporta direkcija SIA* (toliau – perkancioji organizacija) dėl kompensacijos dydžio skaičiavimo tvarkos už viešosios paslaugos teikimą – keleivių vežimą autobusais regioninės svarbos linijų tinkle.

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Reglamentas Nr. 1370/2007

3 Reglamento Nr. 1370/2007 4, 7, 27 ir 34 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(4) 2001 m. rugsėjo 12 d. [Europos] baltojoje knygoje „Europos transporto politika 2010: laikas spręsti“ nurodyti pagrindiniai tikslai yra užtikrinti saugias, veiksmingas, kokybiškas keleivinio transporto paslaugas reguliuojant konkurenciją ir taip užtikrinant keleivinio transporto viešųjų paslaugų skaidrumą ir teikimą, atsižvelgiant į socialinius, aplinkosaugos ir regionų vystymosi veiksnius, arba nustatyti konkrečias tarifines sąlygas tam tikrų kategorijų keleiviams, pavyzdžiui, pensininkams, bei panaikinti įvairių valstybių narių transporto įmonių skirtumus, galinčius iš esmės iškreipti konkurenciją.

<...>

(7) Atlikti tyrimai ir patirtis valstybėse narėse, kuriose viešojo transporto sektoriuje jau eilę metų yra įvesta konkurencija, rodo, kad, pritaikius tinkamas apsaugos priemones, reguliuojamos operatorių konkurencijos įvedimas suteikia galimybę mažesne kaina gauti patrauklesnes ir naujoviškesnes paslaugas, ir mažai tikėtina, kad tai kliudytų viešųjų paslaugų operatoriams vykdyti jiems patikėtus specialius uždavinius. Tokį metodą Europos Vadovų Taryba patvirtino 2000 m. kovo 28 d. vadinamuoju Lisabonos procesu, kuriuo Komisija, [Europos Sąjungos] Taryba ir valstybės narės buvo paragintos, atsižvelgiant į atitinkamą jų kompetenciją, „pagreitinti tam tikrų sričių, pavyzdžiui <...> transporto, liberalizavimą“.

<...>

(27) Kompetentingų institucijų suteikiamos kompensacijos padengti sąnaudas, patirtas vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, turėtų būti apskaičiuojamos išvengiant permokos. Jei kompetentinga institucija planuoja sudaryti viešųjų paslaugų sutartį neskelbdama konkurso, ji turėtų laikytis išsamių taisyklių, užtikrinančių tinkamą kompensacijų dydį ir atspindinčių paslaugų veiksmingumo ir kokybės siekį.

<...>

(34) Vidaus keleivinio transporto sektoriuje kompensacijų už viešųjų paslaugų teikimą gali prireikti tam, kad viešasis paslaugas teikiančios įmonės galėtų veikti laikydamosi principų ir sąlygų, leidžiančių atlikti joms patikėtas užduotis. Tam tikromis sąlygomis šios kompensacijos gali būti suderinamos su [EB] Sutartimi 73 straipsnio pagrindu. Pirma, jos turi būti skiriamos siekiant užtikrinti paslaugų, kurios pagal Sutartį laikomos bendrus ekonominius interesus tenkinančiomis paslaugomis, teikimą. Antra, siekiant išvengti nepagrįsto konkurencijos iškraipymo, jos negali viršyti sumos, kuri būtina grynosioms sąnaudoms, patirtoms vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus, padengti, atsižvelgiant į atitinkamas gautas pajamas bei pagrįstą pelną.“

4 Reglamento Nr. 1370/2007 1 straipsnio „Tikslas ir taikymo sritis“ 1 dalyje nustatyta:

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

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

5 Reglamento 2a straipsnyje „Viešųjų paslaugų išsipareigojimų sąlygos“ nustatyta:

„1. Kompetentinga institucija nustato viešųjų paslaugų išsipareigojimų keleivinio transporto viešųjų paslaugų teikimo srityje sąlygas ir tų viešųjų paslaugų išsipareigojimų taikymo apimtį pagal 2 straipsnio e punktą. Tai apima galimybę sugrupuoti sąnaudas padengiančias paslaugas su sąnaudų nepadengiančiomis paslaugomis.

Nustatydama tas sąlygas ir jų taikymo apimtį kompetentinga institucija tinkamai laikosi proporcingumo principo pagal Sąjungos teisę.

<...>

2. Viešųjų paslaugų išsipareigojimų sąlygomis ir susijusia viešųjų paslaugų išsipareigojimų grynojo finansinio rezultato kompensacija užtikrinama, kad:

- a) viešojo transporto politikos tikslai būtų pasiekti ekonomiškai efektyviu būdu ir
- b) ilguoju laikotarpiu būtų finansiškai palaikomas viešojo keleivinio transporto paslaugų teikimas pagal viešojo transporto politikoje nustatytus reikalavimus.“

6 To paties reglamento 3 straipsnio „Viešųjų paslaugų sutartys ir bendrosios taisyklės“ 1 ir 2 dalyse nustatyta:

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

2. Nukrypstant nuo 1 dalies, viešųjų paslaugų išsipareigojimams, kuriais siekiama nustatyti didžiausius galimus tarifus, taikomus visiems keleiviams arba tam tikroms jų kategorijoms, taip pat gali būti taikomos bendrosios taisyklės. Laikydamosi 4 ir 6 straipsniuose bei priede nustatytų principų, kompetentinga institucija kompensuoja viešųjų paslaugų operatoriams grynąjį teigiamą ar neigiamą finansinį patirtų sąnaudų ir gautų pajamų rezultatą, vykdydama bendrosiomis taisyklėmis nustatytus tarifinius išsipareigojimus ir taip, kad būtų išvengta permokos. Tai daroma nepaisant kompetentingų institucijų teisės į viešųjų paslaugų sutartis integruoti viešųjų paslaugų išsipareigojimus, kuriais nustatomi didžiausi tarifai.“

- 7 Reglamento Nr. 1370/2007 4 straipsnio „Viešųjų paslaugų sutarčių ir bendrųjų taisyklių privalomas turinys“ 1 dalyje nustatyta:

„Viešųjų paslaugų sutartyse ir bendrosiose taisyklėse turi būti:

- a) aiškiai nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimą[ai], apibrėžti[i] šiame reglamente ir patikslinti[i] pagal jo 2a straipsnį, kuriuos viešųjų paslaugų operatorius privalo vykdyti, ir atitinkam[os] geografin[ės] teritorij[os];
- b) iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti:
- i) rodikli[ai], pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamos kompensacijos, jei jos mokamos, ir
 - ii) bet kurių suteiktų išimtinių teisių pobūd[is] ir apimt[is] taip, kad būtų išvengta permokos.

Jei viešųjų paslaugų sutartis sudaroma ne pagal 5 straipsnio 1, 3 arba 3b dalį, šie rodikliai nustatomi taip, kad kompensacija negalėtų viršyti sumos, reikalingos vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus patirtų išlaidų ir gautų pajamų grynajam finansiniam rezultatui padengti, atsižvelgiant į viešųjų paslaugų operatoriaus pasiliktas su tų įsipareigojimų vykdymu susijusias pajamas ir pagristą pelną;

- c) nustatoma su paslaugų teikimu susijusių sąnaudų paskirstymo tvarka. Visų pirma, šios sąnaudos gali apimti personalo ir elektros energijos sąnaudas, infrastruktūros mokesčius, viešojo transporto priemonių, riedmenų ir keleivinio transporto paslaugoms teikti būtinų įrenginių techninės priežiūros bei remonto sąnaudas, nekintamas sąnaudas ir deramą kapitalo grąžą.

- 8 Reglamento 6 straipsnio „Kompensacijos už viešąsias paslaugas“ 1 dalyje nustatyta:

„Visos kompensacijos, susijusios su bendrąja taisykle arba su viešųjų paslaugų sutartimi, turi atitikti 4 straipsnį, nepaisant to, kaip buvo sudaryta viešųjų paslaugų sutartis. Visos bet kokio pobūdžio kompensacijos, susijusios su viešųjų paslaugų sutartimi, sudaryta ne pagal 5 straipsnio 1, 3 arba 3b dalį, arba susijusios su bendrąja taisykle, taip pat turi atitikti priede pateiktas nuostatas.“

- 9 Reglamento priedo „6 straipsnio 1 dalyje nurodytais atvejais kompensacijoms taikomos taisyklės“ 7 punkte numatyta:

„Kompensavimo metodas turi skatinti viešųjų paslaugų operatorius palaikyti arba plėtoti:

- veiksmingą valdymą, kurį būtų galima objektyviai įvertinti, ir
- pakankamai aukštos kokybės keleivinio transporto paslaugų teikimą.“

Gairės

- 10 Komisijos komunikato dėl Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų aiškinamųjų gairių (OL C 92, 2014, p. 1) (toliau – gairės) 1 skirsnio „Ižanga“ penktoje pastraipoje nustatyta:

„Šiame komunikate Komisija aiškina, kaip ji supranta kai kurias šio reglamento nuostatas, parengtas remiantis geriausia patirtimi, kad padėtų valstybėms narėms visapusiškai pasinaudoti vidaus rinkos privalumais. Šiuo komunikatu nesiekama išsamiai paaiškinti visų nuostatų, juo taip pat nesukuriama naujų teisinių taisyklių. Reikėtų pažymėti, kad bet kuriuo atveju už Sąjungos teisės aiškinimą galiausiai atsako Europos Sąjungos Teisingumo Teismas.“

- 11 Gairių 2.4 skirsnyje, remiantis jo pavadinimu, kalbama apie kompensaciją už viešąsias paslaugas.
- 12 Šių gairių 2.4.3 punktas suformuluotas taip:

„<...>

Priede nustatyta, kad „pagrįstu pelnu“ turi būti laikoma tam verslo sektoriui atitinkamoje valstybėje narėje įprasta kapitalo gražos norma, atsižvelgiant į viešųjų paslaugų operatoriaus dėl valdžios institucijos įsikišimo patiriamą riziką ar rizikos nebuvimą. Tačiau dėl tinkamo „kapitalo gražos“ lygio ar „pagrįsto pelno“ daugiau nurodymų nepateikta.

<...>

Bet kokių atveju, priklausomai nuo konkrečių kiekvienos viešųjų paslaugų sutarties aplinkybių, kompetentinga institucija turi nustatyti atitinkamą pagrįsto pelno lygį kiekvieną atvejį svarstydama atskirai. Be kita ko, ji turi atsižvelgti į konkrečias svarstomos įmonės savybes, rinkoje įprastą atlygį už panašias paslaugas ir kiekvienos viešųjų paslaugų sutarties rizikos lygį. Pavyzdžiui, viešųjų paslaugų sutartis, į kurią įtrauktos konkrečios nuostatos, kuriomis apsaugomas kompensacijos lygis, jei atsiranda nenumatytų išlaidų, yra mažiau rizikinga negu viešųjų paslaugų sutartis, kuri tokių garantijų neturi. Todėl, jei kitos sąlygos yra tokios pat, pagrįstas pelnas, gautas pagal pirmąją sutartį, turėtų būti mažesnis už pelną, gautą pagal pastarąją sutartį.

Apskritai, reikia raginti kompensavimo mechanizmuose taikyti paskatas siekti našumo <...>. Būtina pabrėžti, kad kompensavimo sistemose, kurios apima realiąsias išlaidas, kai jos patiriamos, numatytos kelios paskatos transporto įmonei mažinti išlaidas arba per tam tikrą laikotarpį padidinti veiksmingumą. Todėl taikymas labiau ribojamas pavyzdžiais, kai netikrumo dėl išlaidų lygis yra didelis, o transporto paslaugų teikėjui reikalinga stipri apsauga nuo netikrumo.“

- 13 Gairių 2.4.5 punkte nustatyta:

„Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 27 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad jei viešųjų paslaugų sutartis sudaroma neskelbiant konkurso (tiesiogiai) arba taikant bendrąsias taisykles, kompensacijos parametrai turėtų būti nustatyti taip, kad kompensacija būtų tinkamo dydžio ir atspindėtų „paslaugų veiksmingumo ir kokybės siekį“. Taigi naudojamos kompensavimo mechanizmą, kompetentingos institucijos turėtų skatinti paslaugų teikėjus dirbti našiau ir teikti reikiamo lygio ir kokybės paslaugas mažiausiais įmanomais ištekliais.

Taikant Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 kompensacijos taisykles kompetentingoms institucijoms suteikiama veiksmų laisvės parengti skatinimo sistemas viešųjų paslaugų teikėjams. Bet kokiu atveju kompetentingos institucijos įpareigojamos „skatinti viešųjų paslaugų operatorius palaikyti arba plėtoti veiksmingą valdymą, kurį būtų galima objektyviai įvertinti“ (priedo 7 punktas). Tai reiškia, kad kompensavimo sistema turi būti parengta taip, kad laikui bėgant užtikrintų bent tam tikrą veiksmingumo padidėjimą.

Vis dėlto veiksmingumo skatinimas turėtų būti proporcingas ir neviršyti pagrįsto lygio atsižvelgiant į sunkumus siekiant veiksmingumo tikslų. Tai galima užtikrinti, pavyzdžiui, operatoriui, viešosioms institucijoms ir (arba) vartotojams tolygiai paskirsčius atlygį, susijusį su padidintu veiksmingumu. Bet kokiu atveju, turi veikti sistema, kuri užtikrintų, kad įmonei nebūtų leidžiama sau pasilikti didžiąją veiksmingumo naudos dalį. Be to, šių skatinimo sistemų parametrai turi būti išsamiai ir tiksliai apibrėžti viešųjų paslaugų sutartyje.

Tačiau skatinimas veiksmingiau teikti viešąsias paslaugas neturėtų trukdyti teikti aukštos kokybės paslaugų. Taikant Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, veiksmingumas turėtų būti suprantamas kaip viešųjų paslaugų kokybės arba lygio ir tas paslaugas teikti panaudotų išteklių santykis. Todėl skatinant veiksmingumo gerinimą, daugiausia dėmesio reikėtų kreipti į išlaidų mažinimą ir paslaugų kokybės ir (arba) lygio didinimą.“

- 14 Tų pačių gairių 2.4.8 punkto antroje ir trečioje pastraipose nustatyta:

„<...> Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 taisyklėmis ne tik stengiamasi užkirsti kelią bet kokiai galimai kompensacijos permokai už su viešąja paslauga susijusį įsipareigojimą, bet taip pat užtikrinti, kad viešųjų paslaugų sutartyje apibrėžtų viešųjų paslaugų teikimas būtų finansiškai tvarus norint pasiekti ir išlaikyti aukštą paslaugų kokybės lygį. Todėl už viešosios paslaugos įsipareigojimą turėtų būti mokama tinkama kompensacija, kad per ilgą laikotarpį nuosavos operatoriaus lėšos pagal viešųjų paslaugų sutartį nebūtų išekvotos, o dėl to sumažėtų pagal sutartį vykdomų įsipareigojimų veiksmingumas ir nepavyktų išlaikyti pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 priedo 7 punktą reikalaujamo aukšto teikiamų keleivinio transporto paslaugų kokybės lygio.

Bet kokiu atveju, jei kompetentinga institucija nemokės tinkamos kompensacijos, gali sumažėti konkursui teikiamų pasiūlymų sudaryti viešųjų paslaugų sutartį skaičius arba operatorius gali patirti didelių finansinių sunkumų, jei viešųjų paslaugų sutartis sudaroma tiesiogiai ir (arba) sumažės bendras viešųjų paslaugų, teikiamų sutarties galiojimo metu, lygis ir kokybė.“

Latvijos teisė

- 15 2007 m. birželio 14 d. *Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums* (Viešojo transporto paslaugų įstatymas) (*Latvijas Vēstnesis*, Nr. 106, 2007 m.) 10 straipsnyje nustatyta:

„1. Vežėjo nuostoliai ir išlaidos, patirti teikiant viešojo transporto paslaugas, kompensuojami vadovaujantis šio įstatymo 11 ir 12 straipsniais.

<...>

3. Į nuostolių sąvoką pagal šį įstatymą taip pat patenka paslaugos kaina, jei perkančioji organizacija viešojo transporto paslaugų teikimą užsakė pagal *Publisko iepirkumu likums* (Viešųjų pirkimų įstatymas).“

16 Viešojo transporto paslaugų įstatymo 11 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Nuostoliai, patirti teikiant viešojo transporto paslaugas, vežėjui kompensuojami pagal Ministrų Tarybos nustatytą dydį ir tvarką. <...>“

17 2015 m. liepos 28 d. *Ministru kabineta noteikumi n° 435* – „*Kārtība, kādā nosaka un kompensē ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus un izdevumus un nosaka sabiedriskā transporta pakalpojuma tarifu*“ (Ministrų tarybos nutarimas Nr. 435 dėl nuostolių ir išlaidų, susijusių su viešojo transporto paslaugų teikimu, nustatymo ir kompensavimo, taip pat šių paslaugų tarifų nustatymo tvarkos) (*Latvijas Vēstnesis*, Nr. 155, 2015 m.) numatyta:

„<...>“

2. Vežėjui kompensuojami nuostoliai ir išlaidos, susijusios su viešojo transporto paslaugų teikimo sutarties vykdymu:

2.1. jei perkančioji organizacija nustatė viešojo transporto paslaugų tarifą, patirti nuostoliai turi būti kompensuojami, jei viešojo transporto paslaugų sutarčiai vykdyti reikalingos sąnaudos viršija gautas pajamas;

<...>

56. Viešojo transporto paslaugų sutartyje gali būti nustatytas kompensacijos dydis (sutartinė kaina) arba tokios kompensacijos (sutartinės kainos) skaičiavimo tvarka. Viešojo transporto paslaugų sutartyje nustatydamas kompensacijos dydį (sutartinę kainą) arba tokios kompensacijos (sutartinės kainos) skaičiavimo tvarką, perkančioji organizacija turi atsizvelgti į suteiktų teisių apimtį, į viešojo transporto paslaugų teikimo intensyvumą, pelningumą, nustatytus kokybės reikalavimus, transporto priemonių techninės įrangos reikalavimus ir kitus objektyvius kriterijus, kurių laikymasis tiesiogiai susijęs su mokėtinos kompensacijos dydžiu.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

18 Perkančioji organizacija paskelbė atvirą konkursą dėl teisės suteikimo dešimt metų teikti keleivių vežimo autobusais Latvijos regioninės reikšmės maršrutų tinkle paslaugas.

19 *Dobeles ir kt.* kreipėsi į *Iepirkumu uzraudzības biroja Iesniegumu izskatīšanas komisija* (Viešųjų pirkimų priežiūros tarnybos skundų nagrinėjimo komisija, Latvija) su skundu, juo užginčijo konkurso sąlygų nuostatas. Grįsdamos tą skundą jos teigė, kad konkurso sąlygose ir sutarties projekte numatyta neteisėta kompensavimo už aptariamas viešojo transporto paslaugas tvarka, nes konkurso dalyviai savo pasiūlyme turi galėti ateinantiems dešimčiai metų numatyti siūlomos paslaugos kainą, pagal kurią sutarties galiojimo laikotarpiu nustatoma viešojo transporto paslaugų teikėjams mokėtina kompensacija, tačiau sutartyje nenumatyta faktinės paslaugos kainos peržiūros tvarkos pasikeitus į šią kainą įskaičiuotoms sąnaudoms.

20 2019 m. lapkričio 11 d. sprendimu ta komisija jų skundą atmetė.

21 Tada *Dobeles ir kt.* kreipėsi į *administratīvā rajona tiesa* (Administracinis apylinkės teismas, Latvija) su skundais dėl to sprendimo panaikinimo. Grįsdamos šiuos skundus jos prieštarauja viešojo pirkimo sutarties projekto priede aprašyti sutartinės kainos už transporto paslaugų teikimą peržiūros procedūrai, pagal kurią tik degalų ir atlyginimų sąnaudoms, taip pat socialinio

draudimo įmokoms numatyta netaikyti sutartinės kainos indeksacijos, viena vertus, tais atvejais, kai sąnaudų degalams ir atlyginimams pokytis neviršija atitinkamai 5 % ir 8 %, taip pat, kita vertus, ketverius pirmuosius ir trejus paskutinius paslaugų teikimo metus. *Dobeles* ir kt. taip pat ginčija konkurso sąlygų nuostatas, susijusias su sutartinės kainos už kilometrą peržiūros taisyklėmis, kuriomis remiantis ta kaina gali būti peržiūreta tik tuo atveju, jei teiktinų paslaugų apimtį perkančioji organizacija sumažina daugiau kaip 30 %, nes tose nuostatose nenumatyta objektyvių ir skaidrių kriterijų, turinčių reikšmės peržiūrint sutartinę kainą.

- 22 2019 m. gegužės 29 d. sprendimu tas teismas atmetė skundus, iš esmės motyvuodamas tuo, kad valstybė neprivalo padengti visų viešosios transporto paslaugos teikėjų sąnaudų, neatsižvelgiant į jų veiklos našumą, ir kad viešojo pirkimo sutarties projekte numatytos sutartinės kainos indeksavimo procedūra neprieštaruja Reglamente Nr. 1370/2007 nustatytiems reikalavimams.
- 23 *Dobeles* ir kt. kreipėsi į *Augstākā tiesa (Senāts)* (Aukščiausiasis Teismas, Latvija), t. y. į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusį teismą, su kasaciniu skundu dėl to sprendimo panaikinimo. Grįsdamos kasacinį skundą *Dobeles* ir kt. teigia, kad konkurso sąlygose išdėstytas finansinis modelis suinteresuotiesiems vežėjams neužtikrina „tinkamos kompensacijos“, kaip ji suprantama pagal Reglamentą Nr. 1370/2007, nes skirta kompensacija nepadengia visų objektyviai pagrįstų sąnaudų, patirtų teikiant perkančiosios organizacijos reikalaujamą paslaugą. Konkrečiai kalbant, viešojo pirkimo sutarties projekte numatyta indeksacija yra pernelyg griežta ir objektyviai neįmanoma numatyti galimo sąnaudų padidėjimo dešimties metų sutarties galiojimo laikotarpiu. Taigi pasirinktu finansiniu modeliu siekiama ne užtikrinti vežėjo veiklos našumą, o sąnaudų padidėjimo riziką nuo valstybės perkelti vežėjui.
- 24 Savo ruožtu perkančioji organizacija pabrėžia, kad Reglamentu Nr. 1370/2007 siekiama išvengti bet kokios kompensacijos permokos, beje, suteikiant valstybėms narėms galimybę nuspręsti skirti ar neskirti kompensaciją keleivių vežėjams, kad kompensacijos schema turi būti tokia, kad skatintų paslaugų teikėjus veikti našiau, taip pat teikti aukšto lygio ir reikiamos kokybės paslaugas, tam skiriant kuo mažiau išteklių, ir kad tame reglamente nustatytos kompensavimo taisyklės, paliekančios kompetentingoms institucijoms veiksmų laisvę, neleidžia daryti išvados, kad valstybė privalo dengti visas viešojo transporto paslaugos teikėjų sąnaudas, neatsižvelgiant į jų veiklos našumą.
- 25 Tokiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad, remiantis Reglamente Nr. 1370/2007 1 straipsnio 1 dalimi ir gairėmis, konkrečiai – jų 2.4.8 punktu, galima teigti, kad valstybė privalo užtikrinti viešosios transporto paslaugos sistemą, kad būtų teikiamos geriausios kokybės paslaugos, ir suteikti tos paslaugos teikėjui tinkamą finansinę paramą tam tikslui pasiekti.
- 26 Pasak to teismo, yra daug argumentų, paneigiančių *Dobeles* ir kt. teiginį, kad Reglamentu Nr. 1370/2007 reikalaujama kompensuoti visus nuostolius, kurių viešosios transporto paslaugos teikėjas gali patirti.
- 27 Konkrečiai kalbant, remiantis to reglamento 27 konstatuojamąja dalimi ir jo priedo 7 punktu, taip pat gairių 2.4.3 ir 2.4.5 punktais, darytina išvada, kad valstybė neprivalo padengti visų viešosios transporto paslaugos teikėjų sąnaudų, neatsižvelgiant į jų veiklos našumą. Atviro konkurso, kurio sąlygose nustatytos ginčijamos nuostatos ir aptariamoms viešosios paslaugos finansavimo modelis, procedūros paskelbimas yra nacionalinės transporto srities viešųjų paslaugų plėtros koncepcijos įgyvendinimo dalis. Siekiant užtikrinti, kad valstybės biudžetas būtų naudojamas veiksmingiau, skiriama kompensacija už tokių paslaugų teikimą nuo 2021 m. grindžiama nebe sistema, pagal

kurią valstybė prisiima iš esmės visas rizikas ir padengia visas su pasiūla ir paklausa susijusias transporto paslaugų teikėjo sąnaudas, o sutartiniu modeliu, grindžiamu per atvirą konkurso procedūrą to teikėjo pasiūlytos sutartinės kainos ir teikiant viešąją paslaugą gautų pajamų skirtumu.

- 28 Tokiomis aplinkybėmis tas teismas laikosi nuomonės, kad reikia išsiaiškinti, ar, kaip teigia *Dobele* ir kt., naujasis modelis ir jo įgyvendinimo priemonės neįpareigoja konkurso dalyvių prisiimti pernelyg didelės rizikos nustatant paslaugos kainą ir ar ši rizika nepasiekia tokios ribos, kad būtų galima pagrįstai teigti, jog valstybė nevykdo jai nustatytos pareigos tinkamai kompensuoti su viešąją transporto paslauga susijusias išlaidas. Apskritai neįmanoma tiksliai numatyti nei energijos išteklių kainos dešimčiai metų į priekį, nei vidutinių atlyginimų aptariamame sektoriuje ar socialinio draudimo įmokų dydžio. Taikant kompensavimo tvarką, pagal kurią kainas galima perskaičiuoti tik kas kelerius metus ir tik daliai sąnaudų, gali kilti rizika, kad dėl nepakankamai tikslų prognozių padidėjusios sąnaudos ūkio subjektui sukels nuostolių net ir tuo atveju, kai vykdoma ūkinė veikla yra naši.
- 29 Tiesa, konkurso dalyviams niekas nedraudžia skaičiuojant pasiūlymo kainą įtraukti su jiems tenkančia rizika susijusias sąnaudas ir konkrečiam laikotarpiui nustatyti kainą, kurioje būtų atsižvelgiama į reikšmingų ekonominių ir komercinių sąlygų kintamumą.
- 30 Vis dėlto tai neviseškai panaikintų galimybę, kad siūloma kompensavimo tvarka nepadengs visu nuostolių, kurių ūkio subjektas gali patirti vykdydamas sutartį. Per konkurso procedūrą to konkurso dalyviai, tikėdamiesi tapti nugalėtojais, gali nesiūlyti sutartinės kainos, kuri pašalintų tokią riziką, tačiau vykdant sutartį kilusius sunkumus gali tekti spręsti mažinant paslaugų prieinamumą ar kokybę. Taigi kyla klausimas, ar nagrinėjamu atveju perkančiosios organizacijos numatyta kainų peržiūros tvarka užtikrina pakankamą ir Reglamentu Nr. 1370/2007 siekiamą tikslą atitinkančią kompensaciją.
- 31 Tokiomis aplinkybėmis *Augstākā tiesa (Senāts)* (Aukščiausiasis Teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar remiantis Reglamento Nr. 1370/2007 <...> 1 straipsnio 1 dalies antra pastraipa, 2a straipsnio 2 dalimi ir 3 straipsnio 2 dalimi leidžiama kompensavimo tvarka, pagal kurią kompetentinga valdžios institucija nėra įpareigota nuolat indeksuoti sutartinės kainos (kompensacijos dydžio) ir taip viešojo transporto paslaugų teikėjui visiškai kompensuoti bet kokį su paslaugos teikimu susijusių sąnaudų, nepriklausančių nuo paslaugų teikėjo valios, padidėjimą, ir pagal kurią dėl tos priežasties visiškai nepašalinama rizika, kad paslaugų teikėjas patirs nekompensuojamų nuostolių?“

Dėl prejudicinio klausimo

- 32 Pateiktu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamentas Nr. 1370/2007 turi būti aiškinamas taip, kad juo draudžiama kompensavimo tvarka, pagal kurią, sudarant viešojo paslaugų pirkimo sutartį ir pasibaigus atvirai, skaidriai ir nediskriminuojančiai konkurso procedūrai, kompetentingų nacionalinių valdžios institucijų nereikalaujama kelevinio transporto paslaugų teikėjui, kuriam taikomi su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, nuolat indeksuojant kainas visiškai kompensuoti bet kokį nuo jo valios nepriklausančių sąnaudų, susijusių su šios paslaugos valdymu ir eksploatacija, padidėjimą.

- 33 Reikia priminti, kad, remiantis Reglamento Nr. 1370/2007 1 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa, šio reglamento tikslas – nustatyti, kaip kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos, laikydamosi Sąjungos teisės normų, gali veikti viešojo keleivinio transporto srityje, siekdamos užtikrinti bendrojo intereso paslaugų teikimą, kad jų būtų daugiau, jos būtų saugesnės, kokybiškesnės ar pigesnės, nei jas būtų galima teikti įprastomis rinkos sąlygomis.
- 34 Tam šiame reglamente, laikantis 1 straipsnio 1 dalies antros pastraipos, nustatytos sąlygos, pagal kurias kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos, numatydamos viešųjų paslaugų išipareigojimus ar patikėdamos jas vykdyti įmonei, viešosios paslaugos operatoriams skiria patirtų sąnaudų kompensaciją ir (arba) suteikia išimtines teises už viešųjų paslaugų išipareigojimų vykdymą.
- 35 Taigi Reglamente Nr. 1370/2007 nustatytos specialiosios normos, kuriose numatyta, kaip galima nukrypti nuo viešųjų pirkimų bendros tvarkos (šiuo klausimu žr. 2016 m. spalio 27 d. Sprendimo *Hörmann Reisen*, C-292/15, EU:C:2016:817, 45 punktą); taip siekiama sukurti teisinį pagrindą skirti kompensacijas ir (arba) suteikti išimtines teises už sąnaudas, patirtas vykdant viešųjų paslaugų išipareigojimus (šiuo klausimu žr. 2019 m. spalio 24 d. Sprendimo *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (Tiesioginis transporto paslaugų sutarties sudarymas)*, C-515/18, EU:C:2019:893, 31 punktą).
- 36 To reglamento 3 straipsnio 1 dalyje, kuri yra viena iš tų teisinį pagrindą sudarančių nuostatų, nustatyta, kad jeigu valstybės narės kompetentinga valdžios institucija nusprendžia pasirinktam operatoriui suteikti išimtinę teisę ir (arba) bet kokios rūšies kompensaciją už viešosios paslaugos išipareigojimo vykdymą, ji tai daro pagal viešųjų paslaugų sutartį; taip šia nuostata įtvirtinamas principas, kad viešosios paslaugos išipareigojimai ir su jais susijusios kompensacijos turi būti nustatyti toje sutartyje (šiuo klausimu žr. 2022 m. rugsėjo 8 d. Sprendimo *Lux Express Estonia*, C-614/20, EU:C:2022:641, 52 punktą).
- 37 Nukrypstant nuo 3 straipsnio 1 dalies, to paties 3 straipsnio 2 dalyje leidžiama taikyti bendrąsias taisykles ir numatyti viešųjų paslaugų išipareigojimus, kuriais nustatomi didžiausi galimi tarifai visiems keleiviams arba tam tikroms jų kategorijoms; tokiu atveju kompetentinga institucija atitinkamam viešosios paslaugos operatoriui privalo skirti kompensaciją (šiuo klausimu žr. 2022 m. rugsėjo 8 d. Sprendimo *Lux Express Estonia*, C-614/20, EU:C:2022:641, 53–55 ir 92 punktus).
- 38 Vis dėlto šiuo atveju remiantis sprendimu pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą galima teigti, kad ginčas pagrindinėje byloje susijęs su viešosios paslaugos sutarties siekiant teikti keleivių vežimo autobusu paslaugą sudarymu įvykus atvirai, skaidriai ir nediskriminuojančiai konkurso procedūrai, todėl Reglamento Nr. 1370/2007 3 straipsnio 2 dalis, kurią prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mini savo klausimo formuluotėje, neturi reikšmės atsakant į tą klausimą.
- 39 Remiantis Reglamento Nr. 1370/2007 6 straipsnio 1 dalies pirmu sakiniu, aiškiai galima daryti išvadą, kad su viešosios paslaugos sutartimi, sudaryta įvykus atvirai, skaidriai ir nediskriminuojančiai konkurso procedūrai, susijusi kompensacija turi atitikti to reglamento 4 straipsnio reikalavimus, nes to straipsnio 1 dalyje nurodyta tokios kompensacijos teikimo tvarka. Todėl reikia atsizvelgti į tą nuostatą, kad būtų galima atsakyti į pateiktą klausimą.

- 40 Remiantis suformuota jurisprudencija, aiškinant Sąjungos teisės nuostatą reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į jos kontekstą bei teisės aktu, kuriame ji įtvirtinta, siekiamus tikslus (šiuo klausimu žr. 2019 m. spalio 24 d. Sprendimo *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (Tiesioginis transporto paslaugų sutarties sudarymas)*, C-515/18, EU:C:2019:893, 23 punktą).
- 41 Pirma, dėl Reglamento Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies formuluotės reikia pažymėti, kad toje nuostatoje pažymėta, jog viešųjų paslaugų sutartyse turi būti, viena vertus, remiantis tos nuostatos b punkto i papunkčiu, iš anksto objektyviai ir skaidriai nustatyti rodikliai, pagal kuriuos turi būti apskaičiuojamos kompensacijos, jeigu jos mokamos, ir, kita vertus, remiantis tos nuostatos c punktu, nustatyta su paslaugų teikimu susijusių sąnaudų paskirstymo tvarka, o tos sąnaudos gali apimti personalo, energijos, infrastruktūros, viešojo transporto priemonių, riedmenų ir keleivinio transporto paslaugoms teikti būtinų įrenginių techninės priežiūros bei remonto sąnaudas, nekintamas sąnaudas ir deramą kapitalo grąžą.
- 42 Remiantis tokia formuluote, galima aiškiai teigti, kad kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos, sudarydamos viešosios paslaugos sutartį, turi diskreciją sukurti tokios kompensacijos tvarką, nes jos privalo nustatyti viešosios transporto paslaugos teikėjui mokėtinos kompensacijos skaičiavimo parametrus ir apibrėžti su tos paslaugos teikimu susijusių sąnaudų paskirstymo tvarką.
- 43 Konkrečiai kalbant, reikia konstatuoti, kaip išvados 35 punkte tai daro generalinis advokatas, kad galimybė paskirstyti sąnaudas neišvengiamai reiškia, jog kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos neprivalo kompensuoti visų sąnaudų, tačiau gali tos viešosios paslaugos teikėjui perkelti riziką, susijusią su bet koku tam tikrų sąnaudų pokyčiu, neatsižvelgiant į tai, kad tas teikėjas negali visiškai kontroliuoti tokių sąnaudų, kaip energijos sąnaudos arba tam tikros socialinės sąnaudos, pokyčių, nes juos lemia nuo to tiekėjo nepriklausančios aplinkybės.
- 44 Taigi remiantis Reglamento Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies formuluote galima teigti, kad pasinaudodamos turima diskrecija kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos gali numatyti kompensavimo tvarką, kuri dėl kompensacijos apskaičiavimo parametrų ir tų valdžios institucijų nustatytos sąnaudų paskirstymo tvarkos automatiškai neužtikrina, kad viešosios transporto paslaugos teikėjui bus padengtos visos tos sąnaudos.
- 45 Antra, kiek tai susiję su Reglamentu Nr. 1370/2007 siekiamu tikslu, reikia priminti, kad, kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 34 straipsniu, tuo reglamentu siekiama, kaip nustatyta, be kita ko, jo 1 straipsnio 1 dalyje, 2a straipsnio 2 dalyje ir priedo 7 punkte, aiškinamuose atsižvelgiant į jo 4, 7, 27 ir 34 konstatuojamąsias dalis, nustatyti kompensacijos skyrimo sąlygas siekiant vienodomis konkurencijos sąlygomis užtikrinti našų ir finansiškai pelningą viešojo keleivinio transporto paslaugos teikimą, kad būtų pasiektas aukštas šios paslaugos kokybės lygis (šiuo klausimu žr. 2022 m. rugšėjo 8 d. Sprendimo *Lux Express Estonia*, C-614/20, EU:C:2022:641, 69 ir 70 punktus).
- 46 Tuo remiantis darytina išvada, kad bet kokia kompensavimo tvarka turi būti siekiama ne tik išvengti sąnaudų kompensavimo permokos, bet ir skatinti didesnę viešojo transporto paslaugos teikėjo veiklos našumą. Taigi kompensavimo tvarka, kuria visomis aplinkybėmis užtikrinamas automatiškas visų su viešosios paslaugos sutarties vykdymu susijusių sąnaudų padengimas, neskatinamas didesnis našumas, nes aptariamasis teikėjas neturi riboti savo sąnaudų.

- 47 Atvirkščiai, kompensavimo tvarka, pagal kurią, netaikant nuolatinio indeksavimo, automatiškai nepadengiamos visos sąnaudos, o tam tikra rizika perkeliama viešosios paslaugos teikėjui, gali padėti siekti tokio tikslo. Iš tiesų net atsižvelgiant į sąnaudas, kurių aptariamas viešosios paslaugos teikėjas negali kontroliuoti, jo pasiektas našumas leis jam sustiprinti finansinį tvarumą ir padengti tas sąnaudas, o tai užtikrins tinkamą viešosios paslaugos sutartyje numatytų išipareigojimų vykdymą.
- 48 Trečia, kiek tai susiję su Reglamento Nr. 1370/2007 4 straipsnio 1 dalies kontekstu, reikia priminti, kaip išvados 65 punkte tai daro generalinis advokatas, kad Reglamente Nr. 1370/2007 nenustatyta konkrečių kompensacijos apskaičiavimo metodui taikomų taisyklių, kai viešosios paslaugos sutartis sudaroma taikant konkurso procedūrą. Tokiu atveju kompensacijai, priešingai, nei su tiesiogiai arba pagal bendrąsias taisykles, taigi neskelbiant konkurso, sudaryta viešosios paslaugos sutartimi susijusiai kompensacijai, remiantis to reglamento 6 straipsnio 1 dalies antru sakiniu neturi būti taikomos reglamento priede išdėstytos išsamesnės taisyklės, kuriomis siekiama užtikrinti, kaip nurodyta to reglamento 27 konstatuojamojoje dalyje, tinkamą kompensacijos dydį.
- 49 Šis Sąjungos teisės aktų leidėjo nustatytas tvarkos skirtumas grindžiamas prielaida, kad jeigu taikoma konkurso procedūra, nereikia priimti tikslesnių taisyklių dėl kompensacijos skaičiavimo siekiant užtikrinti, kad jos dydis būtų tinkamas, nes tokia konkurso procedūra savaime iki minimumo sumažinamas viešosios transporto paslaugos teikėjui mokėtinos kompensacijos dydis ir, taikant automatišką tikslinimą, taip išvengiama ne tik pernelyg didelės, bet ir pernelyg mažos kompensacijos.
- 50 Kaip išvados 72 ir 82–84 punktuose pažymėjo generalinis advokatas, kiekvienas paslaugų teikėjas, nusprendęs dalyvauti konkurse dėl viešosios paslaugos sutarties vykdymo, pats nustato savo pasiūlymo sąlygas, atsižvelgdamas į reikšmingus parametrus ir, be kita ko, į paslaugos teikimui įtakos galinčių padaryti sąnaudų tikėtiną padidėjimą, neatsižvelgiant į tai, ar jis gali tas sąnaudas kontroliuoti, ir taip apibrėžia, kokio dydžio riziką dėl to padidėjimo yra pasirengęs prisiimti. Taigi nepažeidžiant Sąjungos teisės nuostatų, pagal kurias nacionalinėms valdžios institucijoms leidžiama atmesti neįprastai mažos kainos pasiūlymus, galima daryti prielaidą, kad paslaugų teikėjo pasiūlymas, jei bus pasirinktas per konkursą, jam užtikrins investuoto kapitalo grąžos normą, atitinkančią patiriamos rizikos lygį.
- 51 Tuo remiantis, darytina išvada, kad su viešosios paslaugos sutartimi, sudaryta įvykus atvirai, skaidriai ir nediskriminuojančiai konkurso procedūrai, susijusi kompensacijos tvarka tos viešosios paslaugos teikėjui savaime gali užtikrinti, kad jo išlaidos bus padengtos, taip pat, kad jam bus skirta tinkama ir nuo rizikos, kurią jis yra pasirengęs prisiimti, lygio priklausančio dydžio kompensacija.
- 52 Taigi remiantis tuo, kas išdėstyta, galima teigti, kad jeigu taikoma konkurso procedūra, kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos neprivalo nuolat taikydamos indeksavimą automatiškai kompensuoti visų su viešosios paslaugos sutarties vykdymu susijusių transporto paslaugų teikėjo patirtų sąnaudų, neatsižvelgiant į tai, ar jis gali tas sąnaudas kontroliuoti, kad pagal tą sutartį jam būtų skirta tinkama kompensacija.
- 53 Per teismo posėdį *Dobeles* ir kt. iš tiesų tvirtino, tuo klausimu pritardamos šio sprendimo 28–30 punktuose primintoms prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo išreikštoms abejonėms, kad jeigu su viešosios paslaugos išipareigojimo vykdymu susijusios sąnaudos, kurių tos viešosios paslaugos teikėjas negali kontroliuoti, nebūtų nuolat indeksuojamos, jis galbūt negautų tinkamos kompensacijos, o tai reiškia, kad jos dydis gali tapti

nepakankamas, todėl, kaip nurodyta gairių 2.4.8 punkte, kyla rizika, kad bus pakenkta jo finansiniam tvarumui arba teikiamos paslaugos kokybei ar net dirbtinai sumažintas konkurso dalyvių skaičius jau konkurso stadijoje.

- 54 Dėl šio aspekto iš tikro reikia pažymėti, kad, remiantis proporcingumo principu, kuris yra Sąjungos teisės bendrasis principas, įtvirtintas, kiek tai susiję su viešųjų paslaugų išipareigojimų sąlygomis, Reglamento Nr. 1370/2007 2a straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje, į kurią nuorodą pateiktame klausime daro prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos negali vežimo paslaugų teikėjams, atsakingiems už šių išipareigojimų vykdymą, nustatyti sąlygų, kaip antai susijusių su kompensavimo tvarka, kurios būtų perteklinės ar nepagrįstos.
- 55 Taigi remiantis šiuo principu, kompensacijos dydis, kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 51 punktu, turi būti skirtingas atsižvelgiant į riziką, kurią viešosios paslaugos teikėjas yra pasirengęs prisiimti.
- 56 Vis dėlto nuolatinio sąnaudų indeksavimo tvarkos nebuvimas savaime negali būti laikomas proporcingumo principo pažeidimu. Iš tiesų, kaip jau pažymėta šio sprendimo 50 punkte, jeigu transporto paslaugų teikėjas nusprendžia dalyvauti konkurso procedūroje, jis pats nustato savo pasiūlymo sąlygas. Konkrečiai kalbant, jis turi išnagrinėti, kokį rizikos lygį yra pasirengęs prisiimti atsižvelgiant į viešosios paslaugos sutartyje nustatytą kompensavimo tvarką, būtent į tai, kad tokios tvarkos nėra. Taigi, jeigu kompetentinga viešosios valdžios institucija turėtų numatyti nepagrįstas arba perteklines konkurso sąlygas, palyginti su rizika, kurią turės prisiimti aptariamoms viešosios paslaugos teikėjas, būtų mažai tikėtina, kad jai bus pateikta pasiūlymų, todėl ta valdžios institucija turėtų keisti tas sąlygas, kad jos taptų suderinamos su proporcingumo principu.
- 57 Kaip išvados 86 punkte pažymėjo generalinis advokatas, nagrinėjamu atveju vis dėlto nepanašu, kad ginčijamose konkurso sąlygose būtų nustatytos tokios nepagrįstos ar perteklinės sąlygos, nes per teismo posėdį buvo atskleista, jog kompetentingos nacionalinės valdžios institucijos gavo daugiau nei šimtą įvairiose valstybėse narėse įsteigtų transporto įmonių pateiktų pasiūlymų, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.
- 58 Dėl šio sprendimo 53 punkte aptariamų rizikų reikia pažymėti, kad, kaip patvirtina šio sprendimo 30 punkte pateiktą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo išdėstyta informacija, tokios rizikos kyla tais atvejais, kai keleivinio transporto paslaugų teikėjas, vildamasis laimėti konkursą, siūlo tokią sutartinę kainą, kurioje nepakankamai atsižvelgiama į sąnaudų padidėjimą ateityje. Taigi galimybė, kad tų paslaugų teikėjas siūlys kainą, dėl kurios gali kilti rizika, kad jis nebegalės tinkamai vykdyti sutarties, yra būdinga kiekvienai konkurso procedūrai ir tam tikrais atvejais gali lemti Sąjungos teisės nuostatų, kuriomis remdamosi nacionalinės valdžios institucijos gali atmesti neįprastai mažos kainos pasiūlymus, taikymą. Atvirkščiai, tokia galimybė nėra pagrindas reikalauti, kad pagal atvirą, skaidrią ir nediskriminuojančią konkurso procedūrą kompetentingų nacionalinių valdžios institucijų sudarytose viešojo paslaugų pirkimo sutartyse visada būtų nustatyta nuolatinio indeksavimo tvarka, leidžianti automatiškai užtikrinti visišką bet kokio su jų vykdymu susijusių sąnaudų padidėjimo kompensaciją, neatsižvelgiant į tai, kad paslaugos teikėjas tas sąnaudas gali kontroliuoti.
- 59 Atsižvelgiant į visus išdėstytus argumentus, į pateiktą klausimą reikia atsakyti: Reglamentas Nr. 1370/2007 turi būti aiškinamas taip, kad juo nedraudžiama kompensavimo tvarka, pagal kurią, sudarant viešojo paslaugų pirkimo sutartį ir pasibaigus atvirai, skaidriai ir nediskriminuojančiai konkurso procedūrai, kompetentingų nacionalinių valdžios institucijų

nereikalaujama keleivinio transporto paslaugų teikėjui, kuriam taikomi su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, nuolat indeksuojant kainas visiškai kompensuoti bet kokį nuo jo valios nepriklausančių sąnaudų, susijusių su šios paslaugos valdymu ir eksploatacija, padidėjimą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 60 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikuso teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (penktoji kolegija) nusprendžia:

2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantį Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70, iš dalies pakeistas 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2016/2338,

turi būti aiškinamas taip, kad

juo nedraudžiama kompensavimo tvarka, pagal kurią, sudarant viešojo paslaugų pirkimo sutartį ir pasibaigus atvirai, skaidriai ir nediskriminuojančiai konkurso procedūrai, kompetentingų nacionalinių valdžios institucijų nereikalaujama keleivinio transporto paslaugų teikėjui, kuriam taikomi su viešąja paslauga susiję įsipareigojimai, nuolat indeksuojant kainas visiškai kompensuoti bet kokį nuo jo valios nepriklausančių sąnaudų, susijusių su šios paslaugos valdymu ir eksploatacija, padidėjimą.

Parašai.