Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
P. CRUZ VILLALÓN
представено на 6 февруари 2014 година [1]

Съединени дела C-516/12—C-518/12

CTP — Compagnia Trasporti Pubblici SpA
срещу
Regione Campania
срещу
Provincia di Napoli

(Преюдициално запитване, отправено от Consiglio di Stato (Италия)

„Транспорт — Регламент (ЕИО) № 1191/69 — Право на частните предприятия на компенсация за финансовите тежести, произтичащи от задължение за обществена услуга — Задължение на транспортните предприятия да искат преустановяване на задължение за обществена услуга, което им носи икономически неизгоди“

1. Настоящото дело предоставя на Съда възможността да уточни един особен аспект на режима на компенсация при изпълнение на задължения за обществени услуги в сектора на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт, предвиден в Регламент (ЕИО) № 1191/69 [2], чието изменение с Регламент (ЕИО) № 1893/91 [3] поставя въпроси по прилагането на двата акта.

2. По-конкретно въпросът се състои в това да се определи при какви обстоятелства искането за компенсация за икономически неизгоди, произтичащи от изпълнението на задължение за предоставяне на обществена услуга, трябва да бъде предшествано от молба за цялостно или частично преустановяване на това задължение. Досега Съдът не е имал възможност да се произнесе по този въпрос.

I – Правна уредба

A– *Правото на Съюза*

3. Член 1 от Регламент № 1191/69, изменен с Регламент № 1893/91, предвижда следното:

„1. Настоящият регламент се прилага към транспортните предприятия, които извършват услуги по железопътен, автомобилен и вътрешен воден транспорт.

1 — Език на оригиналния текст: испански.

2 — Регламент 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, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г. глава 7, том 1, стр. 25).

3 — Регламент на Съвета от 20 юни 1991 година относно изменение на Регламент (ЕИО) № 1191/69 на Съвета относно действията на държавите членки по задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга при железопътния, автомобилния и вътрешния воден транспорт (ОВ L 169, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 59).

Държавите членки могат да изключат от приложното поле на настоящия регламент всички предприятия, чиято дейност се свежда изключително до осъществяване на градски, крайградски или регионални услуги.

2. По смисъла на настоящия регламент:

— „градски и крайградски услуги“ означава транспортни услуги, които посрещат нуждите на градски център или на агломерация, и транспортните нужди между този център или тази агломерация и техните околности;

— „регионални услуги“ са транспортни услуги, осъществявани за задоволяване на транспортните нужди на един регион.

3. Компетентните органи на държавите членки премахват всички задължения, присъщи на концепцията за обществена услуга, дефинирани в настоящия регламент, наложени в сферата на железопътния, автомобилен и вътрешния воден транспорт.

4. За да гарантират предоставяне на адекватни транспортни услуги, особено тези, които отчитат фактори от социален и екологичен или градоустройствен и териториално-устройствен характер или за да предложат определени цени на билети за някои категории пътници, компетентните органи на държавите членки могат да сключват с транспортно предприятие договори за обществена поръчка. Условията и редът за действие на тези договори са уредени в раздел V.

5. Независимо от това компетентните органи на държавите членки могат да поддържат или налагат задълженията за обществена услуга, посочени в член 2 за някои градски, крайградски и регионални услуги за пътнически транспорт. Редът и условията за работа, включително начините за компенсация, са уредени в раздели II, III и IV.

[…]“.

4. Съгласно член 2, параграф 1 от Регламента „[з]адължения за обществени услуги“ означава задължения, които въпросните транспортни предприятия, ако изхождат само от своите търговски интереси, не биха поели или не биха поели в същата степен или при същите условия“.

5. Член 4 от Регламента гласи следното:

„1. Транспортните предприятия могат да подават до компетентните власти на държавите членки молби за преустановяване на цяло или част от задължение за обществена услуга, ако това задължение им носи икономическа неизгоди.

2. В молбите си транспортните предприятия могат да предложат замяна на използваните форми на транспорт с други форми. Предприятията прилагат разпоредбите на член 5 за изчисляване на икономиите, които могат да бъдат направени като средство за подобряване на тяхното финансово положение.“

6. Член 5 от Регламента предвижда:

„1. Всяко задължение за експлоатиране или за превоз се разглежда като налагащо икономически неизгоди, когато намаляването на финансовата тежест, което би било възможно в резултат на цялостно или частично преустановяване на задължение по отношение на престация или група от престации, подчинени на това задължение, надвишава намаляването на приходите в резултат на това преустановяване.

[…]

Икономическите неизгоди се определят, като се вземат под внимание последствията от задължението за дейността на предприятието като цяло.

2. Едно тарифно задължение се разглежда като водещо до икономически неизгоди, когато разликата между приходите от трафика, за който се прилага задължението, и финансовата тежест на такъв трафик е по-малка от разликата между приходите, които биха могли да бъдат реализирани от този трафик и съответната финансова тежест, ако дейността се извършва на търговска основа, като се отчитат както разходите за престациите, предмет на задължението, така и състоянието на пазара“.

7. Член 6 от Регламента предвижда:

„1. В срок от една година от датата на влизане в сила на настоящия регламент транспортните предприятия подават до компетентните органи на държавите членки молбите по член 4.

Транспортните предприятия могат да подават молби след изтичането на гореспоменатия срок, ако считат, че разпоредбите на член 4, параграф 1 са изпълнени.

2. Решенията за поддържане в сила на дадено задължение за обществена услуга или на част от него, или за неговото преустановяване в края на определен период, предвиждат компенсиране на произтичащите от това финансови тежести; размерът на това компенсиране се определя в съответствие с общите процедури по член 10—13.

3. Компетентните органи на държавите членки вземат решение в срок от една година от датата, на която е подадена молбата, по отношение на задължение за експлоатиране или за превоз и в срок от шест месеца по отношение на тарифни задължения.

Правото на компенсиране възниква от датата на решението на компетентните органи, но не и преди 1 януари 1971 г.

4. Въпреки това, ако компетентните органи на държавите членки счетат за необходимо, поради броя и важността на подадените молби от всяко предприятие, могат да удължат срока, предвиден в първата алинея на параграф 3, най-късно до 1 януари 1972 г. В този случай правото на компенсиране възниква от тази дата.

Когато възнамеряват да се възползват от това свое право, компетентните органи на държавите членки информират заинтересованите предприятия в срок от шест месеца от подаването на молбите.

В случай, че държава членка срещне особени трудности, по искане на тази държава и по предложение на Комисията, Съветът може да даде право на съответната държава да удължи до 1 януари 1973 г. крайния срок, посочен в първата алинея на настоящия параграф.

5. Ако компетентните органи не са взели решение в предвидения срок, задължението, за което е подадена молба за преустановяване съгласно член 4, параграф 1, се счита за преустановено.

6. На основата на доклад, представен от Комисията преди 31 декември 1972 г., Съветът проучва ситуацията във всяка държава членка по отношение на прилагането на настоящия регламент.

8. Съгласно член 9, параграфи 1 и 2 от Регламента:

„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.

В случай, че някоя държава членка срещне особени трудности, Съветът може, по искане на тази държава и по предложение на Комисията, да даде право на въпросната държава да промени датата на 1 януари 1972 г.“

9. В актуалната си редакция член 14 гласи следното:

„1. „Договор за обществена услуга“ е договор, сключен между компетентните органи на дадена държава членка и транспортното предприятие с цел на гражданите да бъдат осигурени адекватни транспортни услуги.Договорът за обществена услуга може по-специално да обхваща:

— транспортни услуги, които да отговарят на определените стандарти за непрекъснатост, редовност, капацитет и качество,

— допълнителни транспортни услуги,

— транспортни услуги по специални тарифи и условия, в частност за някои категории пътници или по определени маршрути,

— адаптиране на услугите към действащите изисквания.

2. Договорът за обществена поръчка, inter alia, включва следните точки:

а) характеристиките на услугата, особено стандартите за непрекъснатост, редовност, капацитет и качество;

б) цените на услугите, предмет на договора, които или се прибавят към тарифните приходи, или включват приходите, както и данни за финансовите отношения между двете страни;

в) правилата за изменение на договора, в частност, за да се вземат предвид непредвидени промени;

г) срокът на действие на договора;

д) санкциите при неизпълнение на договора.

3. Активите, включени в предоставянето на транспортните услуги — предмет на договора за обществена поръчка, могат да принадлежат на предприятието или да бъдат предоставени на негово разположение.

4. Всяко предприятие, което възнамерява да преустанови или да направи съществени изменения на транспортна услуга, която предоставя на гражданите непрекъснато и редовно, без тя да е обхванатa от системата от договори или от задължението за обществена услуга, уведомява компетентните органи на държавата членка за това поне три месеца предварително.

Компетентните органи могат да отменят изискването за това уведомление.

Тази разпоредба не засяга други национални процедури, приложими по отношение правото за прекратяване или изменение на транспортни услуги.

5. След получаване на информацията по параграф 4 компетентните органи могат да изискват от предприятието да продължи да поддържа съответната услуга за срок до една година след датата на уведомлението и информират предприятието най-късно един месец преди изтичане срока на уведомлението.

Компетентните органи могат също да инициират преговори за създаване на нова или изменение на такава транспортна услуга.

6. Разходите за транспортните предприятия, които произтичат от задълженията, посочени в параграф 5, се компенсират съгласно общите процедури, определени в раздели II, III и IV“.

10. Първоначалната редакция на член 14 е предвиждала следното:

„1. Освен в случаите, попадащи в обхвата на член 1, параграф 3, след датата на влизане в сила на настоящия регламент, държавите членки могат да налагат задължения за обществена услуга на транспортно предприятие само в степента, в която това е необходимо, за да се гарантира адекватно транспортно обслужване.

2. Когато така наложените задължения пораждат за транспортните предприятия икономически неизгоди по смисъла на член 5, параграфи 1 и 2 или разходи по смисъла на член 9, компетентните органи на държавите членки предвиждат, в техните решения за налагане на задължение за обществена услуга, предоставянето на компенсация на произтичащите разходи. Прилагат се членове 10—13“.

Б– *Националното право*

11. Член 17 от Законодателен декрет № 422 от 19 ноември 1997 г. за прехвърляне на регионите и на местните органи на функции и задължения в областта на локалния обществен транспорт в изпълнение на член 4, параграф 4 от Закон № 59 от 15 март 1997 г.[4], предвижда следното:

„Регионите, провинциите и общините, с цел да се осигури мобилност на ползвателите, определят задълженията за обществена услуга по смисъла на член 2 от Регламент (ЕИО) № 1191/69, изменен с Регламент (ЕИО) № 1893/91, и предвиждат в договорите за услуги по член 19 съответните икономически компенсации за предприятията, които предоставят тези услуги, като вземат предвид, в изпълнение на цитираната общностна разпоредба, тарифните приходи, както и приходите от управление на допълнителни транспортни услуги, когато има такива“.

II – Факти

12. Compagnia Trasporti Pubblici SpA (наричано по-нататък CTP) осъществява услуги в сферата на локалния обществен транспорт в провинция Неапол и нееднократно, без успех, е искало от регионалните и общински органи компенсиране на икономическа неизгода, възникнала вследствие от предоставянето на тези услуги.

4 — GURI № 287 от 10 декември 1997 г., стр. 4.

13. CTP обжалва отказите пред Tribunal Administrativo Regional de Campania, който отхвърля жалбите с мотива, че съгласно член 4 от Регламент № 1191/69 молба за компенсация може да се подаде само ако преди това е направено искане за преустановяване на задължението за предоставяне на обществена услуга и същото е отхвърлено от компетентния орган, а разглежданият случай не е такъв.

14. След подаване на апелативни жалби Consiglio di Stato отправя настоящите съединени преюдициални запитвания.

III – Поставеният преюдициален въпрос

15. Трите поставени от Consiglio di Stato преюдициални въпроса имат идентично съдържание:

„Съгласно член 4 от Регламент (ЕИО) № 1191/69 правото на компенсация възниква ли само ако след подаването на изрична молба компетентните органи не са отменили задължението за обществена услуга, от което произтичат икономически неизгоди за транспортното предприятие, или тази разпоредба се прилага само за задълженията за услуга, за които Регламентът предвижда, че трябва да се преустановят и не може да се поддържат?“.

16. Запитващата юрисдикция счита, че членове 1, 4 и 6 от Регламент № 1191/69 подлежат на две различни тълкувания, що се отнася до възникването на право на компенсация.

17. Съгласно тълкуването, определено като „телеологично“ и възприето от Tribunal Administrativo, правото на компенсация може да възникне само ако преди това е постановен отказ по направено искане за преустановяване на задължение за услуга.

18. Според тълкуването, определено като „систематично“, ако става въпрос за задължение, чието поддържане може да бъде наложено на основание член 1 от Регламент № 1191/69, правото на компенсация ще възникне, без да е необходимо предхождащо искане за преустановяване на услугата.

IV – Производството пред Съда

19. Отправените три преюдициални запитвания са съединени с определение на председателя на Съда от 29 ноември 2012 г.

20. Освен CTP, в производството участват Regione Campania, Provincia di Nápoli, италианското правителство и Комисията.

21. В проведеното на 20 ноември 2013г. съдебно заседание се явяват CTP, Regione Campania, италианското правителство и Комисията.

V – Твърдения

22. CTP счита, че договорът не е двустранен, и го определя като „преходен договор“, в който са възпроизведени условията на предшестващата го концесия. Такива условия се налагали от регионите на всички транспортни предприятия, без съответните услуги да са били предмет на обществена поръчка.

23. Regione Campania твърди от своя страна, че задълженията на CTP произтичат от двустранен договор, който е в сила от февруари 2013 г.

24. CTP поддържа описаното по-горе тълкуване, определено като „систематично“. Освен това посочва, че италианското правителство не е въвело процедурата, която да позволи разглеждане на молбите за преустановяване на задължения за обществена услуга, с което не е изпълнило член 18 от Регламент № 1191/69.

25. Накрая, CTP твърди, че предвидената в членове 4 и 6 от Регламент № 1191/69 процедура е била временно приложима, тъй като е предвиден срок за прилагането ѝ до 1 януари 1973 г. Според него е абсурдно компенсацията да бъде поставена в зависимост от подаването на такава молба, тъй като това би означавало да се откаже право на компенсация на всяко предприятие, на което е наложено задължение за обществена услуга след 1 януари 1973 г.

26. Regione Campania, Provincia di Nápoli и италианското правителство приемат т.нар. „телеологично“ тълкуване, като считат, че неподаването на молба за преустановяване на услугата предполага намерение на предприятието да поеме това задължение, съответно липса на икономическа неизгода, и следователно че не е налице право на компенсация.

27. По-специално, италианското правителство изтъква, че макар първоначално Регламент № 1191/69 да изисква молба за преустановяване на задължение за услуга само по отношение на задължения, възникнали преди влизането в сила на този регламент, положението коренно се променя с извършената с Регламент № 1893/91 реформа, при която член 1 получава нова редакция — въвежда се параграф 5, който позволява на държавите членки да поддържат или налагат задължения за обществена услуга, съгласно реда и условията (включително начините на компенсация), посочени в раздели II, III и IV от Регламент № 1191/69, сред които именно е и член 4 — разпоредбата, която изисква предхождаща молба за преустановяване на задължение за обществена услуга.

28. Накрая, Комисията поддържа, че Регламент № 1191/69 установява различни правила за задълженията за обществена услуга (член 1, параграф 5 и раздел IV) и за договорите за обществени услуги (член 1, параграф 4 и раздел V). Ако поетите от CTP задължения произтичат от договор за обществена услуга, този договор ще включва цената на услугите, а задължението за подаване на молба за преустановяване, предвидено в член 4 от Регламента, няма да бъде приложимо.

29. Според Комисията обаче от акта за преюдициално запитване не става ясно дали транспортните услуги, предоставяни от CTP, произтичат от задължение за обществена услуга, наложено едностранно от публичната власт, или се предоставят по договор за услуга.

30. От друга страна, Комисията твърди, че задължението за подаване на молба за преустановяване на услуга се отнася само за задължения за обществени услуги, които вече са съществували към датата на влизане в сила на Регламент № 1191/69, т.е. 1 юли 1969 г. В този смисъл припомня, че член 14 от Регламента, преди изменението му с Регламент № 1893/91, е позволявал на държавите членки да налагат едностранно задължения за обществени услуги след датата на влизане в сила на Регламент № 1191/69, без правото на компенсация да зависи от подаване на молба за преустановяване на услугата. След приемането на Регламент № 1893/91 член 14 от Регламент № 1191/69 предвижда възможността да се сключват договори за обществени услуги, без да променя режима относно задълженията за предоставяне на обществени услуги, наложени едностранно след влизане в сила на Регламента.

31. Накрая, Комисията добавя, че понятията „поддържане“ и „преустановяване“ на задълженията за обществени услуги, използвани в съображение 5 от Регламент № 1191/69, се отнасят до случаи, съществуващи към датата на влизането му в сила.

VI – Анализ

32. Извън стриктната формулировка на преюдициалното запитване, неговият предмет, както се потвърждава от становищата на страните, е да се определи в кои случаи компенсацията за икономически неизгоди, възникнали вследствие на изпълнение на задължение за обществена услуга, трябва да бъде предшествана от молба за частично или цялостно преустановяване на това задължение.

А– *Правна природа на спорното отношение*

33. Първият въпрос, на който следва да се отговори, за да се разреши спорът в производството пред запитващата юрисдикция, се отнася до правната природа на правоотношението между CTP и местната администрация.

34. Всъщност, ако става въпрос за „договор за обществена услуга“, ще е приложим член 14, параграф 2 от Регламент № 1191/69, съгласно който такъв договор следва да включва, inter alia, „в) правилата за изменение на договора, в частност, за да се вземат предвид непредвидени промени“. Съгласно параграфи от 4 до 6 от същия член 14, евентуалните изменения в договора се подчиняват на следния режим: 1) предизвестие (тримесечно) от транспортното предприятие до компетентните органи за намерението му да прекрати или измени договора; 2) възможност за администрацията в едномесечен срок да наложи на предприятието задължение да продължи поддържането на услугата за срок до една година, без да се засяга правото на компетентния орган да инициира преговори; 3) компенсиране на разходите, произтичащи от продължаване на услугата в продължение на тази една година.

35. Обратно, ако се касае за „задължение за предоставяне на обществена услуга“, какъвто е случаят според страните, приложим ще бъде член 4 от Регламент № 1191/69, съгласно който възможността за компенсация е поставена в зависимост от наличието на предхождаща молба за частично или цялостното преустановяване на задължение за обществена услуга.

36. От доказателствата по делото не се установява категорично какъв е отговорът на този въпрос. От една страна, има данни, че се касае за договор, но от друга страна, също така се изтъква, че е налице административна концесия с елементи на задължение за обществена услуга.

37. Колебанията по този въпрос не можаха да бъдат разсеяни включително в съдебното заседание.

38. Според мен има основателни причини да се приеме, че дейността на CTP се обхваща от понятието „задължения за обществени услуги“ по смисъла на член 2, параграф 1 от Регламент № 1191/69, а именно „задължения, които въпросните транспортни предприятия, ако изхождат само от своите търговски интереси, не биха поели или не биха поели в същата степен или при същите условия“. Във всеки случай считам, че запитващата юрисдикция е тази, която в крайна сметка трябва да определи правната природа на разглежданото правоотношение.

39. Ако Consiglio di Stato заключи, че разглежданото правоотношение е договорно, в никакъв случай — съгласно изложеното в точка 34 — член 4 от Регламент № 1191/69, който е предмет на поставения в настоящото производство преюдициален въпрос, няма да е приложим.

40. Произнасянето на Съда по въпроса дали предхождаща молба за преустановяване на задължение за обществена услуга е задължително условие при искане за компенсация ще бъде необходимо само в случай че Consiglio di Stato счете, че разглежданото правоотношение съответства на задължение за предоставяне на обществена услуга.

Б– *Компенсация за изпълнение на задължение за предоставяне на обществена услуга съгласно Регламент № 1191/69*

41. Както се установи, страните, които вземат участие в настоящото производство, поддържат противоречиви тълкувания на режима, регламентиращ компенсацията за изпълнение на задължение на обществена услуга.

42. От една страна, Regione Campania, Provincia di Nápoli и италианското правителство приемат тълкуването, определено като „телеологично“, и заключават, че правото на компенсация възниква само след като е била отхвърлена предхождаща молба за преустановяване на задължението за предоставяне на услугата.

43. CTP, от друга страна, защитава „систематичното“ тълкуване, съгласно което, предвид обстоятелството, че се касае за едностранно наложено задължение, правото на компенсация ще възникне, без да е необходима предхождаща молба за преустановяване на задължението.

44. Накрая, Комисията поддържа трети тълкувателен подход, съгласно който предхождащата молба за преустановяване се отнася само за задължения за услуга, съществуващи към датата на влизане в сила на Регламент № 1191/69 — 1 юли 1969 г.

45. Според мен тази трета насока най-точно съответства на нормативния режим, установен с Регламент № 1191/69.

46. Съгласно първоначалната редакция на член 1, параграф 1 от Регламент № 1191/69 държавите членки се задължават да преустановят задълженията за обществени услуги, наложени в сферата на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт. Въпреки това съгласно параграф 2 от разпоредбата задълженията може да бъдат запазени в сила, ако са необходими за осигуряване на адекватно транспортно обслужване.

47. Член 4 от Регламента, който не е изменен при реформата от 1991 г., гласи, че транспортните предприятия трябва да подават молби за преустановяване на задължение за обществена услуга, ако от него произтичат икономически неизгоди. Тези молби, съгласно разпоредбата на член 6, параграф 1, който също не е изменен при реформата, трябва да се представят „в срок от една година от датата на влизане в сила на настоящия регламент“, т.е. от 1 юли 1969 г. Ето защо е очевидно, че член 4 е имал и има предвид само задължения, възникнали преди 1969 г., които продължават да съществуват след тази дата.

48. Наистина, член 6, параграф 1, втора алинея предвижда, че „[т]ранспортните предприятия могат да подават молби след изтичането на гореспоменатия срок, ако считат, че разпоредбите на член 4, параграф 1 са изпълнени“, т.е. ако задължението им носи икономически неизгоди. Това обаче не означава, че такива молби могат да подават предприятия, на които са наложени задължения след 1 юли 1969 г., а само че предприятията, които в едногодишния срок не са поискали преустановяване на вече съществуващо към датата на влизане в сила на Регламент № 1191/69 задължение, могат да го направят впоследствие, разбира се, единствено при условие че предпоставките на член 4, параграф 1 са настъпили по-късно. С други думи, член 1 от Регламент № 1191/69 в първоначалната му редакция и членове 4 и 6 от същия регламент се отнасят само за задължения за обществена услуга, които към 1 юли 1969 г. вече са съществували.

49. Въпреки че целта на Регламент № 1191/69 е преустановяването на задълженията за обществена услуга в областта на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт, съществуващи към 1 юли 1969 г., истината е, както бе изложено, че самият регламент позволява поддържането на тези задължения при определени условия, както и — което най-вече е от значение за настоящото дело — позволява налагането на нови задължения за в бъдеще.

50. Така, съгласно член 14, параграф 1, в първоначалната му редакция, държавите членки могат да налагат задължения за обществена услуга след влизане в сила на Регламент № 1191/69, но трябва да предвидят „предоставянето на компенсация на произтичащите разходи“ във всички случаи, когато това се налага. Предоставянето на такава компенсация не е обусловено от предхождаща молба за преустановяване на услугата, доколкото съгласно член 14, параграф 2 държавите членки следва да „предвиждат, в техните решения за налагане на задължение за обществена услуга, предоставянето на компенсация на произтичащите разходи“, т.е. процедурата, предвидена в членове 4 и 6, не е приложима. И това е съвсем логично, тъй като, както се видя, тези разпоредби са се отнасяли до преустановяване на задължения, възникнали преди приемането на Регламент № 1191/69, а не на задължения, наложени по силата на този регламент.

51. При това положение молбата за преустановяване на задължение за обществена услуга е необходимо условие в случаите, когато се иска компенсация за тежести, произтичащи от задължения, поети преди 1 юли 1969 г. От своя страна компенсацията за неизгоди, произтичащи от поето впоследствие задължение, следва да се предвиди в решението за налагане на задължението, поради което условията за предоставянето ѝ и евентуално за изменение на нейното съдържание също трябва да се предвидят в това решение.

52. Горното заключение не се опровергава от довода на италианското правителство, че обхватът на член 14 е променен с реформата от 1991 г. Логиката на довода му е, че ако преди член 14 е бил този, който е позволявал на държавите членки да налагат нови задължения за обществена услуга, сега това правомощие се съдържа в новия член 1 от Регламент № 1191/69 — плод на реформата, извършена с Регламент № 1893/91 —новият параграф 5 от който предвижда, че компетентните органи „могат да поддържат или налагат задълженията за обществена услуга“, като „редът и условията за работа, включително начините за компенсация, са уредени в раздели II, III и IV“. Именно в раздел II се съдържал член 4 — разпоредбата, която поставя като условие за компенсацията предхождаща молба за преустановяване на задължение за обществена услуга. Систематичното тълкуване на член 1 позволява този довод да бъде оборен.

53. Както се установи, член 6 предвижда едногодишен срок, считано от датата на влизане в сила на Регламент № 1191/69, в който могат да се подават молбите за преустановяване по член 4. Този срок не е бил предмет на каквото и да било изменение, поради което референтната дата продължава да бъде 1 януари 1969 г. Следователно в това отношение с реформата от 1991 г. не е извършена никаква промяна, поради което понастоящем, както и преди, молбата за преустановяване се прилага само за задължения, съществуващи към датата на влизане в сила на Регламент № 1191/69.

54. От горната констатация неизбежно се налага разбирането, че при препращането към условията, установени в раздели II, III и IV от Регламент № 1191/69, трябва да се взема предвид съответният обхват на различните задължения за услуга, посочени в новия член 1, параграф 5.

55. Всъщност тази нова разпоредба дава право на държавите членки буквално да „поддържат“ или „налагат“ задължения за обществена услуга. „Поддържането“ ще продължи по отношение на задължения, възникнали преди 1 юли 1969 г., за които ще се прилага изцяло всяка една от разпоредбите, включени в раздели II, III и IV, включително членове 4 и 6, отнасящи се конкретно до този тип задължения. От друга страна, в случаите на „налагане“ на нови задължения препращането към раздели II, III и IV е възможно само по отношение на онези съдържащи се в тях разпоредби, които са *естествено* приложими, т.е. всички, с изключение именно на членове 4 и 6, съществуването на които се обяснява единствено с оглед на предходните задължения.

56. В крайна сметка според мен отговорът на поставения въпрос зависи, на първо място, от квалифицирането на спорното правоотношение като договор за услуга или като задължение за обществена услуга — което следва да се реши от запитващата юрисдикция. Ако същата приеме, че се касае за договор за обществена услуга, приложими ще бъдат условията на този договор. Ако, обратно, става въпрос за задължение за обществена услуга, ще трябва да се определи дали същото е възникнало преди или след датата на влизане в сила на Регламент № 1191/69, тъй като само в първия случай, за да се получи компенсация за произтекла икономическа неизгода, ще е необходимо предварително да се поиска преустановяване на задължението.

57. Ето защо считам, че член 4 от Регламент № 1191/69 трябва да се тълкува в смисъл, че условието правото на компенсация да възниква единствено ако след подаване на съответна молба компетентните органи не отменят задължението за обществена услуга, от което произтича икономическа неизгода за транспортното предприятие молител, е приложимо само по отношение на задължения за обществена услуга, възникнали преди влизане в сила на Регламент № 1191/69.

VII – Заключение

58. Предвид гореизложените съображения предлагам на Съда да отговори на поставения въпрос по следния начин:

„Член 4 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, изменен с Регламент (ЕИО) № 1893/91 на Съвета от 20 юни 1991 г., трябва да се тълкува в смисъл, че условието правото на компенсация да възниква единствено ако след подаване на съответна молба компетентните органи не отменят задължението за обществена услуга, от което произтича икономическа неизгода за транспортното предприятие молител, е приложимо само по отношение на задължения за обществена услуга, възникнали преди влизане в сила на посочения регламент“.