Recopilación de la Jurisprudencia

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
M. CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
presentadas el 10 de marzo de 2022 [1]

Asunto C-614/20

AS Lux Express Estonia
contra
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

[Petición de decisión prejudicial planteada por el Tallinna Halduskohus (Tribunal de lo contencioso administrativo de Tallin, Estonia)]

«Procedimiento prejudicial — Servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera — Reglamento (CE) n.º 1370/2007 — Regla general que impone una obligación de transporte gratuito de ciertas categorías de personas — Artículo 2, letra e), y artículo 3, apartado 2 — Obligación de servicio público — Derecho a una compensación — Artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i) — Facultad de un Estado miembro para excluir la compensación — Artículo 3, apartado 3 — Ámbito de aplicación — Exclusión»

1. La legislación estonia obliga a las empresas de transporte por carretera a trasladar gratuitamente a determinadas categorías de viajeros (en síntesis, niños en edad preescolar y personas con discapacidad).

2. El Tallinna Halduskohus (Tribunal de lo contencioso administrativo de Tallin, Estonia) pregunta, en lo sustancial, si ese deber legal encaja en el concepto de obligación de servicio público definido por el Reglamento (CE) n.º 1370/2007 [2] y, de ser así, si las empresas afectadas tienen derecho a que se les compense por la correspondiente falta de ingresos.

I. Marco jurídico

A. Derecho de la Unión. Reglamento n.º 1370/2007

3. Conforme al artículo 1 («Objeto y ámbito de aplicación»):

«1. El objetivo del presente Reglamento es definir las modalidades según las cuales, en cumplimiento de las disposiciones del derecho comunitario, las autoridades competentes podrán intervenir en el sector del transporte público de viajeros para garantizar la prestación de servicios

[1] Lengua original: español.

[2] Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO 2007, L 315, p. 1).

de interés general que sean más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos que los que el simple juego del mercado hubiera permitido prestar.

Con ese fin, el presente Reglamento define las condiciones en las que las autoridades competentes, al imponer o contratar obligaciones de servicio público, compensan a los operadores de servicios públicos por los costes que se hayan derivado y conceden derechos exclusivos en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público.

[...]».

4. El artículo 2 («Definiciones») enuncia:

«A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) "transporte público de viajeros": servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua;

[...]

e) "obligación de servicio público": exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución;

f) "derecho exclusivo": derecho que reserva a un operador de servicio público determinado la posibilidad de explotar servicios públicos de transporte de viajeros en una línea, red o zona determinada, con exclusión de otros operadores;

g) "compensación de servicio público": toda ventaja, especialmente de carácter financiero, concedida directa o indirectamente por una autoridad pública mediante recursos públicos durante el período de ejecución de una obligación de servicio público o en relación con ese período;

[...]

l) "regla general": medida que se aplica sin discriminación a todos los servicios públicos de transporte de viajeros de un mismo tipo en una zona geográfica determinada de la que es responsable una autoridad competente;

[...]».

5. Según el artículo 3 («Contratos de servicio público y reglas generales»):

«1. Cuando una autoridad competente decida conceder al operador de su elección un derecho exclusivo o una compensación o ambas cosas, cualquiera que sea su naturaleza, en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público, deberá hacerlo en el marco de un contrato de servicio público.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las obligaciones de servicio público dirigidas a fijar tarifas máximas para el conjunto o para determinadas categorías de viajeros podrán también ser

objeto de reglas generales. Con arreglo a los principios definidos en los artículos 4 y 6 y en el anexo, la autoridad competente compensará a los operadores de servicio público por la incidencia financiera neta, positiva o negativa, en los costes e ingresos que para ellos se hayan derivado del cumplimiento de las obligaciones tarifarias establecidas mediante reglas generales, de manera tal que se evite una compensación excesiva. Ello se entiende sin perjuicio del derecho de las autoridades competentes a integrar obligaciones de servicio público mediante la fijación de tarifas máximas en los contratos de servicios públicos.

3. Sin perjuicio de las disposiciones de los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado, los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del presente Reglamento las normas generales sobre compensaciones económicas por las obligaciones de servicio público que establezcan tarifas máximas para alumnos, estudiantes, aprendices y personas con movilidad reducida. Estas normas generales deberán notificarse de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88 del Tratado. Dichas notificaciones deberán contener información completa sobre la medida, en particular los detalles sobre el método de cálculo».

6. El artículo 4 («Contenido obligatorio de los contratos de servicio público y de las reglas generales») reza:

«1. En los contratos de servicio público y en las reglas generales se deberán:

a) establecer claramente las obligaciones de servicio público, definidas en el presente Reglamento y especificadas de conformidad con su artículo 2 bis, que el operador de servicio público debe cumplir y las áreas geográficas correspondientes;

b) establecer por anticipado, de modo objetivo y transparente:

   i) los parámetros sobre cuya base ha de calcularse la compensación, si procede, y

   ii) la naturaleza y el alcance de cualesquiera derechos exclusivos concedidos, de tal manera que se evite la sobrecompensación.

[...]».

7. El artículo 6 («Compensaciones de servicio público») determina:

«1. Toda compensación vinculada a una regla general o a un contrato de servicio público deberá cumplir lo dispuesto en el artículo 4 [...]».

8. De acuerdo con el anexo («Reglas aplicables a la compensación en los casos indicados en el artículo 6, apartado 1»):

«1. Las compensaciones vinculadas a contratos de servicio público adjudicados directamente conforme al artículo 5, apartados 2, 4, 5 o 6, o las vinculadas a una regla general deberán calcularse conforme a las reglas fijadas en el presente anexo.

2. La compensación no podrá rebasar el importe correspondiente a la incidencia financiera neta, que equivale a la suma de las incidencias, positivas o negativas, del cumplimiento de la obligación de servicio público en los costes y los ingresos del operador de servicio público. Las incidencias se

evaluarán comparando la situación de cumplimiento de la obligación de servicio público con la situación que se hubiera producido si la obligación no se hubiera cumplido. Para calcular la incidencia financiera neta, la autoridad competente se guiará por el siguiente esquema:

[…]

3. El cumplimiento de la obligación de servicio público podrá tener una incidencia en las posibles actividades de transporte de un operador más allá de la obligación o las obligaciones de servicio público de que se trate. Por consiguiente, para evitar una compensación excesiva o una falta de compensación, las incidencias financieras cuantificables en las redes del operador afectadas se tomarán en cuenta a la hora de calcular la incidencia financiera neta.

[…]».

B. Derecho estonio. Ühistranspordiseadus, [3]

9. El artículo 34 preceptúa:

«En una línea nacional que forme parte del transporte por carretera, agua o ferrocarril, el transportista estará obligado a transportar gratuitamente a los niños que el 1 de octubre del año escolar en curso sean menores de 7 años, a los niños a los que se haya retrasado el comienzo de la enseñanza obligatoria, a las personas menores de 16 años con discapacidad, a las personas mayores de 16 años con discapacidad grave, a las personas con discapacidad visual grave y a las personas que acompañen a una persona con discapacidad visual grave o significativa, así como a los perros guía o de asistencia de personas con discapacidad. El transportista no percibirá compensación alguna por el transporte gratuito de los viajeros pertenecientes a dichas categorías».

II. Hechos, litigio y cuestión prejudicial

10. El 5 de junio de 2019, Eesti Buss OÜ y AS Lux Express Estonia, empresas dedicadas al transporte comercial de viajeros por carretera,[4] solicitaron del Ministro de Economía e Infraestructuras de Estonia una indemnización por el importe de los billetes dejados de percibir en virtud del artículo 34 de la ÜTS.

11. El 10 de julio de 2019, el Ministro de Economía e Infraestructuras denegó las solicitudes argumentando que, con arreglo al artículo 34 de la ÜTS, las empresas no tenían derecho a compensación alguna por el transporte gratuito de los viajeros pertenecientes a las categorías que en él se precisan.

[3] Ley sobre transporte de viajeros (RT I, 23.03.2015, 2), en su versión aplicable al litigio principal (RT I, 30.06.2020, 24). En lo sucesivo, «ÜTS».

[4] Estas empresas eran titulares, desde agosto de 2013 y marzo de 2015, respectivamente, de sendas licencias para el transporte de pasajeros, a cuyo amparo prestaron servicios regulares de transporte comercial en autobús en el territorio estonio. Tras su fusión, el 29 de julio de 2019, continuó la actividad Lux Express Estonia.

12. El 12 de agosto de 2019, Lux Express Estonia introdujo ante el Tallinna Halduskohus (Tribunal de lo contencioso administrativo de Tallin, Estonia) una demanda con la que pretendía, a título principal, la indemnización por daños y perjuicios [5] y, con carácter subsidiario, la condena al pago de una compensación económica por un importe razonable, más intereses, fijada por el órgano jurisdiccional.

13. Según el órgano de reenvío:

— El artículo 34 de la ÜTS instaura una regla general, en el sentido de los artículos 2, letra l), y 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1370/2007, al fijar una tarifa máxima (gratuita) para ciertas categorías de viajeros. Con ese precepto se persigue que esos viajeros tengan garantizado un transporte económico. No es probable que un empresario asegure el transporte gratuito de viajeros, si no media la intervención de los poderes públicos.

— De los artículos 3, apartado 2, y 4 del Reglamento n.º 1370/2007 parece derivarse que el transportista ha de ser compensado, pero el artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del mismo Reglamento confiere a los Estados miembros la potestad de excluir, en virtud del derecho nacional, la compensación.

— El artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 concede a los Estados miembros la opción de exceptuar de su ámbito de aplicación las normas generales sobre compensaciones económicas por las obligaciones de servicio público que establezcan tarifas máximas para alumnos, estudiantes, aprendices y personas con movilidad reducida.

14. El órgano de reenvío quiere saber, además, si, en la hipótesis de que el Reglamento n.º 1370/2007 no fuera aplicable, la compensación podría tener respaldo en otro acto de la Unión [por ejemplo, la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «Carta»)] o si el litigio debe resolverse exclusivamente con arreglo al derecho nacional.

15. Por último, si debiera otorgarse una compensación al transportista, sus dudas se extienden a los requisitos para determinar su importe de manera acorde a las normas de la Unión sobre ayudas de Estado.

16. En esta tesitura, el Tallinna Halduskohus (Tribunal de lo contencioso administrativo de Tallin) eleva al Tribunal de Justicia las siguientes preguntas prejudiciales:

«1) ¿Debe entenderse como una obligación de servicio público en el sentido del artículo 2, letra e), y del artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 […] el hecho de que se imponga a todas las empresas de derecho privado que explotan servicios regulares de transporte de pasajeros por carretera, agua y ferrocarril en el territorio nacional, con carácter comercial, la misma obligación consistente en transportar gratuitamente a los viajeros de una determinada categoría (niños en edad preescolar, personas menores de 16 años con discapacidad, personas mayores de 16 años con discapacidad grave, personas con discapacidad visual grave y las personas que acompañan a una persona con discapacidad visual grave o significativa, así como los perros guía o de asistencia de personas con discapacidad)?

[5] Desde la petición en vía administrativa, el importe reclamado ha ido variando, en cuanto a su alcance temporal, hasta abarcar el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2016 y el 31 de enero de 2020.

2) Si se trata de una obligación de servicio público en el sentido del Reglamento n.º 1370/2007: ¿está un Estado miembro facultado, en virtud del artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento n.º 1370/2007, para excluir, mediante una ley nacional, el pago al transportista de una compensación por el cumplimiento de dicha obligación?

   Si un Estado miembro tiene derecho a excluir una compensación al transportista, ¿en qué condiciones puede hacerlo?

3) ¿Permite el artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 excluir del ámbito de aplicación de dicho Reglamento las normas generales que fijan tarifas máximas para categorías de pasajeros distintas de las contempladas en dicha disposición?

   ¿Se aplica también la obligación de notificación a la Comisión Europea prevista en el artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea cuando las normas generales que fijan las tarifas máximas no prevén compensación alguna para el transportista?

4) En el supuesto de que el Reglamento n.º 1370/2007 no sea aplicable al presente caso, ¿puede basarse la concesión de una compensación en otro acto de la Unión Europea (como la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea)?

5) ¿Qué condiciones debe cumplir la compensación que, en su caso, se conceda al transportista para satisfacer las normas en materia de ayudas de Estado?»

III. Procedimiento ante el Tribunal de Justicia

17. La petición de decisión prejudicial se registró en el Tribunal de Justicia el 18 de noviembre de 2020.

18. Han depositado observaciones escritas Lux Express Estonia, el Gobierno estonio y la Comisión Europea.

19. No se ha considerado indispensable la celebración de una vista.

IV. Apreciación

A. Primera pregunta prejudicial

20. En la República de Estonia, la organización del transporte público de viajeros se rige por la ÜTS. Su ámbito de aplicación comprende el transporte de pasajeros por carretera, que puede adoptar la forma de servicios regulares, ocasionales y de taxi.

21. Los servicios regulares, en los que se incluyen los medios de transporte público por vía terrestre, se prestan bien en el marco de contratos de servicio público, bien en forma de servicios comerciales. [6]

22. La tarifa aplicable a los servicios regulares comerciales la fija el transportista. Para los servicios regulares ofrecidos en el marco de contratos de servicio público, la tarifa máxima por kilómetro o el precio máximo del título de transporte los fija la autoridad competente.

23. El artículo 34 de la ÜTS obliga a todo operador que preste un servicio regular nacional a transportar gratuitamente a ciertas categorías de viajeros, como niños de edad preescolar y personas afectadas por discapacidad, en los términos ya expuestos. [7] El operador no percibe compensación alguna por el transporte gratuito de esos viajeros.

24. Con su primera pregunta prejudicial, el tribunal de reenvío desea saber si el deber de transporte gratuito establecido por la legislación estonia encaja en el concepto de obligación de servicio público, en el sentido del Reglamento n.º 1370/2007.

25. El Reglamento n.º 1370/2007 entiende por «obligación de servicio público» la «exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución». [8]

26. La imposición de obligaciones de servicio público es una modalidad de intervención de las autoridades competentes en el sector del transporte de viajeros, que el propio Reglamento n.º 1370/2007 califica de servicio de interés económico general [artículo 2, letra a)]. Con ella se tiende a «[…] garantizar la prestación de servicios de interés general que sean más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos que los que el simple juego del mercado hubiera permitido prestar». [9]

27. Para implantar una obligación de servicio público, el Reglamento n.º 1370/2007 permite acudir a dos tipos de herramientas jurídicas: los contratos de servicio público y las reglas generales. [10]

6 Según el Gobierno estonio (apartados 7 a 9 de sus observaciones), cuando los servicios regulares de transporte los prestan libremente empresas privadas, estas asumen su propio riesgo comercial, elijen el trayecto de línea regular que les interesa y, para su explotación, presentan una solicitud de licencia. Si alguna línea carece de atractivo económico para los transportistas comerciales y es de interés para los usuarios, la autoridad competente establece una obligación de servicio público mediante la firma de un contrato de servicio público. Este se adjudica, normalmente, mediante licitación y en él se plasman las condiciones de su prestación y las subvenciones correspondientes.

7 Punto 9 de estas conclusiones

8 Artículo 2, letra e), del Reglamento n.º 1370/2007. El quinto considerando de este se expresa en similares términos: «numerosos servicios de transporte terrestre de viajeros que constituyen una necesidad en términos de interés económico general no presentan posibilidades de explotación comercial. Las autoridades competentes de los Estados miembros deben tener la facultad de intervenir para asegurar la prestación de esos servicios. Entre los mecanismos que pueden utilizar para garantizar que se presten los servicios públicos de transporte de viajeros se encuentran: la adjudicación de derechos exclusivos a los operadores de servicio público, la concesión de una compensación financiera a los mismos y el establecimiento de reglas generales de explotación de los transportes públicos aplicables a todos los operadores».

9 Artículo 1, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007.

10 Definidos, respectivamente, en las letras i) y l) del artículo 2 del Reglamento n.º 1370/2007. El *contrato de servicio público* refleja un «acuerdo entre una autoridad competente y un operador de servicio público determinado». La *regla general* implica una «medida que se aplica sin discriminación a todos los servicios públicos de transporte de viajeros de un mismo tipo en una zona geográfica determinada».

28. Una de las obligaciones de servicio público que el Reglamento n.º 1370/2007 cita como ejemplo es, justamente, la «dirigida a fijar tarifas máximas para […] determinadas categorías de viajeros» mediante reglas generales (artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1370/2007).

29. El Gobierno estonio reconoce que el artículo 34 de la ÜTS [11] impone a los transportistas comerciales la obligación controvertida, con el objetivo de «permitir a las familias con niños de corta edad y a las personas discapacitadas la utilización de los transportes públicos haciéndolos más asequibles y accesibles para ellos». [12]

30. Esas afirmaciones del Gobierno estonio revelan, sin ambages, que el establecimiento de una tarifa «cero» en favor de determinados grupos sociales en las líneas de autobús comerciales persigue un fin de interés general, conforme a criterios sociales.

31. Ese interés social no sería cubierto de modo gratuito por un operador que solo atendiese a los beneficios de su explotación mercantil. La prestación de un servicio sin retribución es ajena a la lógica del mercado y, por eso, la ley transforma la imposición del deber de transporte gratuito en una obligación de servicio público de necesario cumplimiento (impuesta por una «regla general», en este caso).

32. Así pues, el artículo 34 de la ÜTS refleja una verdadera obligación de servicio público, exigible a los operadores que proporcionen un servicio regular nacional, consistente en transportar gratuitamente a ciertas categorías de viajeros. [13]

33. Como la ÜTS lleva la limitación tarifaria al extremo (importe «cero»), su resultado es que, mediante una regla general, somete a los transportistas a una verdadera obligación de servicio público dirigida a favorecer a «determinadas categorías de viajeros».

34. Distinto es si, en virtud del Reglamento n.º 1370/2007, esa obligación ha de ir acompañada de una compensación [14] al transportista, sobre lo que versa la segunda pregunta prejudicial.

B. Segunda pregunta prejudicial

35. El tribunal de reenvío entiende, con acierto, que si la ÜTS configura una obligación de servicio público en el sentido del Reglamento n.º 1370/2007, en principio y conforme a los artículos 3, apartado 2, y 4 de este Reglamento, se ha de compensar al transportista que la cumple.

[11] La consideración del legislador estonio como autoridad competente, en el sentido del artículo 2, letra b), del Reglamento n.º 1370/2007, ofrece poca duda.

[12] Observaciones del Gobierno estonio, apartado 11. Según este Gobierno, la ÜTS se hace «eco de la Constitución estonia» y de «la atención particular que la sociedad presta a las familias con niños menores y a las personas incapacitadas, de manera que las restricciones sobre los derechos fundamentales deben, a este fin, considerarse legítimas. El legislador dispone de un amplio margen de apreciación cuando restringe derechos fundamentales con fines de política social». El reconocimiento de que se produce una restricción de aquellos derechos es reiterado: no solo en el apartado 11 (dos veces), sino también en los apartados 12, 22, 49 y 50 de sus observaciones.

[13] En la sentencia de 14 de octubre de 2021, Viesgo Infraestructuras Energéticas (C-683/19, EU:C:2021:847), el Tribunal de Justicia calificó de obligación de servicio público [en el sentido del artículo 3, apartado 2, de la Directiva 2009/72/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se deroga la Directiva 2003/54/CE (DO 2009, L 211, p. 55)] un deber con perfiles análogos: el impuesto a las empresas comercializadoras de suministrar electricidad a tarifa reducida a consumidores vulnerables.

[14] En la sentencia de 14 de octubre de 2021, Viesgo Infraestructuras Energéticas (C-683/19, EU:C:2021:847), el Tribunal de Justicia declaró que la Directiva 2009/72 no se oponía a «que el régimen de financiación de una obligación de servicio público, consistente en suministrar electricidad a tarifa reducida a determinados consumidores vulnerables, se establezca […] sin medida compensatoria» (apartado 61).

36. Sin embargo, le surge la duda de si un Estado miembro puede, en virtud del artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento n.º 1370/2007, eludir, mediante una ley nacional, el pago al transportista de esa compensación y, de ser así, en qué condiciones.

37. En el análisis de esta pregunta prejudicial se ha de tratar, en primer lugar, lo que atañe a la compensación y, en segundo lugar, su posible exclusión a título del artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento n.º 1370/2007.

1. Contrapartida a las obligaciones de servicio público

38. El Reglamento n.º 1370/2007 instaura una *contrapartida* [15] al cumplimiento de las obligaciones de servicio público que sean gravosas para las empresas afectadas. El operador de transporte que asuma esas obligaciones tendrá derecho o bien a una compensación, [16] o bien al otorgamiento de un derecho exclusivo. [17]

39. El concepto de «compensación de servicio público» vincula una ventaja, especialmente de carácter financiero, a la ejecución de una obligación de servicio público que entrañe la realización de prestaciones carentes de interés comercial.

40. Los antecedentes del Reglamento n.º 1370/2007 apuntan en esa misma línea, que podría denominarse «retributiva»:

— Según el artículo 6 de la Decisión 65/271/CEE del Consejo, [18] las cargas derivadas de la aplicación a los transportes de viajeros de precios y condiciones impuestos por un Estado miembro en beneficio de una o de varias categorías sociales particulares debían ser objeto de compensaciones.

— El Reglamento (CEE) n.º 1191/69, [19] en sus artículos 1, apartado 4, y 9, contemplaba esta misma previsión. En virtud del artículo 1, apartado 4, «las cargas para las empresas de transporte, derivadas del mantenimiento de las obligaciones previstas en el apartado 2, así como de la aplicación de los precios y de las condiciones de transporte previstos en el apartado 3 [impuestos por un Estado miembro en beneficio de una o varias categorías sociales particulares], serán objeto de compensaciones según los métodos comunes enunciados en el presente Reglamento». [20]

[15] El artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007 alude de modo específico a la «*contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público*».

[16] Para el artículo 2, letra g), del Reglamento n.º 1370/2007, la compensación se identifica con «toda ventaja, especialmente de carácter financiero, concedida directa o indirectamente por una autoridad pública mediante recursos públicos durante el período de ejecución de una obligación de servicio público o en relación con ese período».

[17] El artículo 2, letra f), del Reglamento n.º 1370/2007 considera como tal al «derecho que reserva a un operador de servicio público determinado la posibilidad de explotar servicios públicos de transporte de viajeros en una línea, red o zona determinada, con exclusión de otros operadores».

[18] Decisión de 13 de mayo de 1965, relativa a la armonización de determinadas disposiciones que inciden en la competencia en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO 1965, L 88, p. 1500; EE 07/01, p. 91).

[19] Reglamento del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO 1969, L 156, p.1).

[20] Aunque la reforma operada por el Reglamento (CEE) n.º 1893/91 del Consejo, de 20 de junio de 1991, por el que se modifica el Reglamento n.º 1191/69 (DO 1991, L 169, p. 1), eliminó el artículo 1, apartado 4, del Reglamento n.º 1191/69, mantuvo el artículo 9, subsistiendo así la compensación de las cargas derivadas para las empresas de la aplicación a los transportes de viajeros de precios y condiciones impuestos en interés de una o de varias categorías sociales particulares.

— A tenor del Reglamento n.º 1191/69, la obligación tarifaria cuyo coste se había de compensar al transportista era la que reunía la doble condición de introducir medidas tarifarias «particulares», destinadas a algunas categorías de viajeros, y ser contraria al interés comercial de la empresa. [21]

41. El principio de compensar las cargas derivadas de las obligaciones de servicio público se plasma, ahora, en diversos preceptos del Reglamento n.º 1370/2007:

— El artículo 3, apartado 2, se pronuncia en términos imperativos: «la autoridad competente compensará» las obligaciones de servicio público impuestas de manera unilateral por la autoridad pública.

— El artículo 1, apartado 1, párrafo segundo, es igualmente explícito cuando se refiere a «las condiciones en las que las autoridades competentes, al imponer [...] obligaciones de servicio público, compensan a los operadores de servicios públicos por los costes que se hayan derivado [...]».

— El anexo sobre las reglas aplicables a la compensación tiene en cuenta, en su apartado 3, las incidencias financieras cuantificables en las redes del operador «para evitar [...] una falta de compensación».

— El nuevo artículo 2 *bis*, apartado 2, [22] alude a «las especificaciones de las obligaciones de servicio público y la *compensación correspondiente* de la incidencia financiera neta de las obligaciones de servicio público».

42. Así se logra que las obligaciones de servicio público, cuando sean onerosas, no vayan en detrimento económico de los operadores que las han de ejecutar: o bien, repito, se les compensa por los costes que de aquellas se deriven, o bien se les otorgan derechos exclusivos.

43. El Reglamento n.º 1370/2007 no prevé, pues, que el coste derivado de las obligaciones de servicio público establecidas en beneficio de ciertas categorías de viajeros hayan de soportarlo únicamente los operadores de transporte (en cuyo caso, como el tribunal de reenvío afirma, es probable que ninguno aceptara prestar el servicio, carente de interés comercial en sí mismo).

44. En suma, esas obligaciones, que se podrían plasmar en un contrato de servicio público o, como aquí ocurre, en una regla general, deben ir acompañadas de una compensación económica apropiada o del otorgamiento de un derecho exclusivo.

45. Importa precisar que las reglas generales en materia tarifaria como la ahora controvertida no tienen la misma naturaleza que las normas de seguridad de los viajeros, de protección medioambiental y laboral o de calidad del servicio de transportes. [23] El cumplimiento de estas últimas, en cuanto configuran el marco reglamentario —distinto del tarifario— en el que se presta la actividad, no da derecho a compensación.

[21] La obligación de compensación no se extendía, pues, a las «medidas generales de política de precios» ni a las «medidas adoptadas en materia de precios y condiciones generales de transporte con objeto de efectuar la organización del mercado de los transportes o de una parte de este». Véase la sentencia de 27 de noviembre de 1973, Nederlandse Spoorwegen (36/73, EU:C:1973:130), apartados 11 a 13.

[22] Añadido en virtud del Reglamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016 (DO 2016, L 354, p. 22).

[23] A ellas se refiere el considerando décimo séptimo del Reglamento n.º 1370/2007.

2. ¿Posible exclusión de la contrapartida?

46. El artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento n.º 1370/2007 alude a «los parámetros sobre cuya base ha de calcularse la compensación, *si procede*».[24]

47. Ese inciso, cuya interpretación solicita el tribunal de reenvío, no ha de leerse como si otorgase una facultad a los Estados miembros para conceder o no la compensación. Se hace eco, más bien, de la posibilidad de que, cuando se formalice un contrato de servicio público, con arreglo al artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007, «una autoridad competente decida conceder al operador de su elección un derecho exclusivo», como alternativa a la compensación económica.

48. Si la «contrapartida de la ejecución de obligaciones de servicio público», por imperativo del artículo 3, apartado 1, ha de formalizarse en un contrato de servicio público,[25] no será así cuando la obligación consistente en fijar tarifas máximas la impongan las «reglas generales» (artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1370/2007).

49. En este último caso (que es el de autos), ya he recordado que, según el artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1370/2007, «la autoridad competente *compensará* a los operadores de servicio público por la incidencia financiera neta, positiva o negativa, en los costes e ingresos que para ellos se hayan derivado del cumplimiento de las obligaciones tarifarias establecidas mediante reglas generales, de manera tal que se evite una compensación excesiva».

50. Cabría redargüir que, como la obligación de servicio público afecta por igual a todos los transportistas, no tendría por qué ser indemnizable, pues no implica desventajas competitivas para algunos en favor de otros.

51. No creo, sin embargo, que el Reglamento n.º 1370/2007 respalde esa tesis.

52. El Tribunal de Justicia declaró que el Reglamento n.º 1191/69, antecedente del actual, autorizaba «a los Estados miembros a imponer obligaciones de servicio público a una empresa pública encargada del transporte público de pasajeros en un municipio y que [preveía], para las cargas que derivan de dichas obligaciones, la concesión de una compensación determinada conforme a las disposiciones de dicho Reglamento».[26]

53. El Reglamento n.º 1370/2007 proporciona una base equivalente para mantener esa postura. Que, en el asunto zanjado por la sentencia Antrop, el operador fuera una empresa pública y en este sea una empresa privada no supone un obstáculo.[27] Al contrario, imponer una gravosa obligación de servicio público a entidades privadas, de carácter mercantil, a las que se priva de una parte de la retribución inherente a su actividad,[28] justifica introducir compensaciones para equilibrar las incidencias negativas que puedan afectar a su competitividad en el mercado.

[24] Cursiva añadida.

[25] Véase la Comunicación de la Comisión relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) n.º 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (DO 2014, C 92, p. 1) (en lo sucesivo, «Comunicación de la Comisión»), apartado 2.2.3, párrafo segundo.

[26] Sentencia de 7 de mayo de 2009, Antrop y otros (C-504/07, EU:C:2009:290; en lo sucesivo, «sentencia Antrop»), apartado 21.

[27] Con arreglo al considerando duodécimo del Reglamento n.º 1370/2007, «desde el punto de vista del derecho comunitario, es irrelevante que los servicios públicos de transporte de viajeros sean explotados por empresas públicas o privadas».

[28] El Gobierno estonio y Lux Express Estonia divergen al estimar la incidencia *real* de la medida en términos económicos. Para el Gobierno estonio, esa incidencia es «reducida» (apartado 15 de sus observaciones), mientras que, para el operador, grava considerablemente su volumen de negocios.

54. Es cierto que el Reglamento n.º 1370/2007 atiende a que no se produzca una sobrecompensación, que constituiría ayuda de Estado, a lo que luego aludiré. Por eso arbitra una serie de mecanismos de contención,[29] pero no permite que se impongan sin compensación obligaciones de servicio público como la ahora controvertida.

55. El Tribunal de Justicia ha prestado atención a la intensidad de las compensaciones y a su ajuste a las normas en materia de ayudas de Estado.[30] Salvo error por mi parte, no se ha pronunciado en cuanto a una normativa nacional que, en el sector de los transportes de viajeros, excluye, sin más, la compensación por la prestación de obligaciones de servicio público como la que ahora se examina.

56. En la sentencia Altmark,[31] el Tribunal de Justicia abordó la legalidad de ciertas subvenciones públicas que tenían por objeto permitir la explotación de servicios regulares de transporte. Al dilucidar si esas subvenciones estaban sujetas al artículo 107 TFUE, hubo de valorar si podían «considerarse una compensación que constituye la contrapartida de las prestaciones realizadas por las empresas beneficiarias para el cumplimiento de obligaciones de servicio público».[32]

57. La sentencia Altmark presuponía, pues, que la empresa encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público, claramente definidas, tenía derecho a una contrapartida (reembolso), cuyo cálculo no debía superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público.[33]

58. De este modo, la sentencia Altmark corroboró el principio general (el de compensar al transportista por la prestación de una obligación de servicio público que le sea gravosa), a la vez que se preocupó de señalar los requisitos «para que a tal compensación no se le aplique, en un caso concreto, la calificación de ayuda de Estado».[34]

59. La peculiaridad del presente litigio radica, como ya he indicado, en que la ley nacional suprime la compensación. En este contexto se discute si el Reglamento n.º 1370/2007 da apoyo al prestador del servicio para exigirla, frente a las autoridades del Estado miembro.

60. A mi entender, el derecho al cobro por la prestación de los servicios brindados a los usuarios resulta inseparable del ejercicio de una actividad empresarial en el sector del transporte de viajeros por carretera, cuando la empresa transportista no dispone de otros ingresos que los tarifarios.[35] El pago de esos servicios correrá bien a cargo de los usuarios, bien a cargo de las autoridades que obligan a trasladarlos de modo gratuito.

29 Artículo 4, artículo 6 y anexo.

30 Sentencia Antrop, apartado 23: «el artículo 73 CE establece, en el ámbito de los transportes, una excepción a las normas generales aplicables a las ayudas de Estado, al prever que serán compatibles con el Tratado las ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público».

31 Sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans y Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415; en lo sucesivo, «sentencia Altmark»).

32 *Ibidem*, apartado 87.

33 Los requisitos de la sentencia Altmark parecen haber inspirado la redacción de algunos preceptos del Reglamento n.º 1370/2007.

34 Sentencia Altmark, apartado 88.

35 Lux Express Estonia subraya (apartado 3 de sus observaciones) que su única fuente de ingresos es la venta de billetes, pues no recibe subvenciones del Estado. Añade (apartado 28 de aquellas observaciones) que tampoco disfruta de otros elementos compensatorios, como pudiera ser la concesión de derechos exclusivos.

61. La limitación impuesta no incide, además, «sobre meros intereses o expectativas de índole comercial, cuyo carácter aleatorio [sea] inherente a la esencia misma de las actividades económicas, sino sobre derechos con un valor patrimonial de los que se deriva, habida cuenta del ordenamiento jurídico, una posición jurídica adquirida que permite que el titular de tales derechos los ejercite autónomamente y en su propio beneficio». [36]

62. En consecuencia, el artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento n.º 1370/2007 no autoriza a eludir una compensación apropiada en un supuesto como el de autos.

C. Tercera pregunta prejudicial

63. Con la tercera pregunta prejudicial, el tribunal de reenvío quiere saber si el artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 da pie a exceptuar del ámbito de aplicación de este Reglamento las reglas generales que fijan tarifas máximas para categorías de pasajeros distintas de las contempladas en dicha disposición. [37]

64. A tenor del artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 los Estados miembros podrán excluir de su ámbito de aplicación «las normas generales sobre compensaciones económicas por las obligaciones de servicio público que establezcan tarifas máximas para alumnos, estudiantes, aprendices y personas con movilidad reducida».

65. Tal posibilidad se condiciona a que el Estado miembro notifique a la Comisión esas normas generales, facilitando «una información completa sobre la medida, en particular los detalles sobre el método de cálculo».

66. La regulación precedente, contenida en el Reglamento n.º 1191/69, [38] contemplaba también una opción análoga, aplicable a las empresas cuya actividad se limitase a la explotación de servicios urbanos, de cercanías o regionales.

67. Pues bien, al igual que en otros asuntos ya examinados por el Tribunal de Justicia, [39] tampoco en este se dan las condiciones del artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007, si se atiende a las informaciones que facilita el auto de reenvío y a las observaciones de quienes ha intervenido en el incidente prejudicial.

[36] Sentencia de 3 de septiembre de 2015, Inuit Tapiriit Kanatami y otros/Comisión (C-398/13 P, EU:C:2015:535), apartado 60. Cuestión diferente es, ya lo he avanzado, cómo se cuantifica ese derecho en cada caso. Ciertas obligaciones impuestas (por ejemplo, la relativa a los niños de muy corta edad que no ocupen plaza) podrían carecer de repercusiones negativas sobre las cuentas del operador.

[37] En la lista de beneficiarios del artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 (alumnos, estudiantes, aprendices y personas con movilidad reducida) cabría incluir, por analogía, las categorías del artículo 34 de la ÜTS. Este último se refiere a niños en edad preescolar, además de a otras personas, menores y mayores, con discapacidad. Como afirma el Gobierno de Estonia (apartado 41 de sus observaciones), las reglas generales que establecen tarifas máximas para categorías de viajeros semejantes a las del mencionado artículo 3, apartado 3, deberían acogerse a este, por los mismos motivos de interés general.

[38] Artículo 1, apartado 1, párrafo segundo, en la redacción correspondiente al Reglamento n.º 1893/91.

[39] Sentencia de 3 de abril de 2014, CTP (C-516/12 a C-518/12, EU:C:2014:220), apartado 20: «en el expediente presentado ante el Tribunal de Justicia no hay nada que sugiera que la República Italiana haya hecho uso de la posibilidad, prevista en el artículo 1, apartado 1, párrafo segundo, del Reglamento n.º 1191/69, de excluir del ámbito de aplicación de este a las empresas cuya actividad se limite exclusivamente a la explotación de servicios urbanos, de cercanías o regionales. Por consiguiente, las disposiciones de dicho Reglamento son plenamente aplicables a los litigios principales y la cuestión prejudicial debe examinarse a la luz de las citadas disposiciones». Véase, asimismo, la sentencia Antrop, apartado 17.

68. Con arreglo a esas informaciones y observaciones, nada indica que la Republica de Estonia haya manifestado la voluntad de excluir sus reglas generales (sobre tarifas máximas aplicables a ciertas categorías de personas) de la aplicación del Reglamento n.º 1370/2007, ni las haya notificado a la Comisión.

69. En estas condiciones, la tercera pregunta prejudicial tiene un carácter más bien hipotético (y, en consecuencia, resulta inadmisible), pues en el litigio no concurre el presupuesto de hecho al que se liga la aplicación del artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007.

70. De cualquier manera, la facultad de excluir esas reglas generales de la aplicación del Reglamento n.º 1370/2007 no autoriza a los Estados miembros a prescindir de las exigencias derivadas de otras normas y principios del derecho de la Unión. No creo necesario extenderme en este extremo, pues, como ya he apuntado, la República de Estonia no ha hecho uso de aquella facultad.

D. Cuarta pregunta prejudicial

71. La cuarta pregunta prejudicial se plantea para «el supuesto de que el Reglamento n.º 1370/2007 no sea aplicable al presente caso». En esa hipótesis, el tribunal de renvío desea saber si la concesión de una compensación puede basarse en otro acto de la Unión, como la Carta.

72. La respuesta a esta pregunta es innecesaria, habida cuenta de que el Reglamento n.º 1370/2007 se aplica al litigio y en él se plasma el régimen aplicable a las compensaciones inherentes a las obligaciones de servicio público impuestas por medio de reglas generales.

73. No hace falta, pues, acudir a la Carta para dotar de cobertura jurídica a las compensaciones sobre las que versa este litigio.

74. La Carta podría emplearse como instrumento hermenéutico a la vista de que, como reconoce el Gobierno de Estonia, el artículo 34 de la ÜTS conlleva una limitación de derechos fundamentales de los operadores de transportes. Aquel Gobierno repite, una y otra vez,[40] que ese artículo no restringe *de manera excesiva* la libertad de empresa[41] y el derecho de propiedad, con lo que acepta que esa restricción existe.

75. Las restricciones de los derechos fundamentales pueden tener cabida si se atienen a lo establecido por el artículo 52, apartado 1, de la Carta.[42] Para los sectores en los que la Unión ejercita sus competencias, como es el de los transportes de viajeros por carretera, el equilibrio entre el reconocimiento del derecho fundamental y las limitaciones admisibles (basadas en objetivos legítimos de interés general) en virtud de aquel artículo de la Carta lo fija el legislador de la Unión.[43]

[40] Véase la nota 12 de estas conclusiones.

[41] Al gravar al transportista con «una carga que puede afectar a su actividad económica», entra en juego el derecho a la libertad de empresa, protegido por el artículo 16 de la Carta [véase la sentencia de 15 de septiembre de 2016, Mc Fadden (C-484/14, EU:C:2016:689), apartado 82], al mismo tiempo que el de propiedad.

[42] Sentencia de 21 de mayo de 2019, Comisión/Hungría (Usufructos sobre terrenos agrícolas) (C-235/17, EU:C:2019:432), apartado 88: «con arreglo al [artículo 52, apartado 1, de la Carta] podrán introducirse limitaciones al ejercicio de derechos reconocidos por ella, siempre que tales limitaciones sean establecidas por la ley, respeten el contenido esencial de dichos derechos y, dentro del respeto del principio de proporcionalidad, sean necesarias y respondan efectivamente a objetivos de interés general reconocidos por la Unión o a la necesidad de protección de los derechos y libertades de los demás».

[43] A salvo, lógicamente, el control por el Tribunal de Justicia de la validez de las normas del derecho derivado de la Unión.

76. El equilibrio se alcanza, en lo que atañe a las compensaciones exigibles por las obligaciones de servicio público en el sector de los transportes de viajeros por carretera, mediante las disposiciones del Reglamento n.º 1370/2007.

E. Quinta pregunta prejudicial

77. El tribunal de reenvío desea saber «qué condiciones debe cumplir la compensación que, en su caso, se conceda al transportista para satisfacer las normas en materia de ayudas de Estado».

78. Redactado en esos términos, el interrogante se asemeja a una consulta, más que a una verdadera pregunta prejudicial que busque la interpretación de preceptos específicos del derecho de la Unión con incidencia en el litigio.

79. Inevitablemente, la respuesta se ha situar en el mismo nivel de abstracción, circunscrita a recordar que:

— A tenor del artículo 93 TFUE, integrado en el título VI («Transportes»), «serán compatibles con los Tratados las ayudas [...] que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público».

— El artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1370/2007 prescribe que la autoridad competente «compensará a los operadores de servicio público por la incidencia financiera neta, positiva o negativa, en los costes e ingresos que para ellos se hayan derivado del cumplimiento de las obligaciones tarifarias establecidas mediante reglas generales, de manera tal que se evite una compensación excesiva».

— Esas compensaciones han de atenerse a lo dispuesto en los artículos 4 y 6, así como en el anexo, del Reglamento n.º 1370/2007. El anexo contiene las reglas aplicables a la compensación para los casos indicados en el artículo 6, apartado 1, (obligaciones de servicio público impuestas mediante reglas generales), de modo que no sea excesiva. [44]

— En la medida en que las compensaciones para cumplir las obligaciones tarifarias establecidas en virtud de normas generales se abonen conforme al Reglamento n.º 1370/2007, serán compatibles con el mercado interior y quedarán exentas de la obligación de notificación previa a la Comisión. [45]

— Solo si la compensación fuera excesiva, en relación con los parámetros de cálculo recogidos en los preceptos antes reseñados, podría constituir una ayuda estatal, que el Estado miembro debería notificar a la Comisión, en virtud del artículo 108 TFUE. [46]

[44] La compensación no debe situar al operador en una situación más favorable que la de sus competidores en el mercado. De ahí que, con arreglo al apartado 2 del anexo del Reglamento n.º 1370/2007, la incidencia financiera se evalúe «comparando la situación de cumplimiento de la obligación de servicio público con la situación que se hubiera producido si la obligación no se hubiera cumplido». Si se rebasa el límite de la incidencia financiera neta, el exceso constituirá ayuda de Estado.

[45] Comunicación de la Comisión, apartado 2.4.1: «En el caso de los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril o por carretera, siempre que la compensación por esos servicios se pague de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, dicha compensación se considerará compatible con el mercado interior y estará exenta de cumplir el requisito de notificación previa establecido en el artículo 108, apartado 3, del TFUE, con arreglo al artículo 9, apartado 1, de dicho Reglamento».

[46] *Ibidem*, apartado 2.2.4.

— En último extremo, habrán de tenerse en cuenta los criterios sentados por el Tribunal de Justicia en la sentencia Altmark [47] para discernir cuándo concurre una ayuda estatal, de la que se ocupa el artículo 107 TFUE. Por tal ha de entenderse la que proporciona una ventaja, no la estrictamente compensatoria. Las «ayudas de Estado», en el sentido del artículo 107 TFUE, no se identifican con las meramente compensatorias del cumplimiento de obligaciones de servicio público. [48]

80. La función de *aplicar* esos criterios al litigio excede de la labor de *interpretar* el derecho de la Unión, que el artículo 267 TFUE asigna al Tribunal de Justicia. Compete, pues, al tribunal de reenvío dilucidar si, en este asunto, el importe de la compensación habría de cifrarse en el *lucrum cessans* que haya podido padecer la empresa transportista, calculado a partir de la tarifa base del billete o de otros parámetros que estime apropiados. Las disposiciones del anexo del Reglamento n.º 1370/2007, a las que el órgano judicial apela en la parte final del auto de reenvío, le proporcionan indicaciones para esa tarea.

V. Conclusión

81. A tenor de lo expuesto, sugiero al Tribunal de Justicia responder al Tallinna Halduskohus (Tribunal de lo contencioso administrativo de Tallin, Estonia) en estos términos:

«1) Los artículos 2, letra e), y 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70, han de interpretarse en el sentido de que constituye una obligación de servicio público la regla general que obliga a todas las empresas prestatarias de servicios regulares de transporte de pasajeros por carretera a trasladar gratuitamente a determinadas categorías de viajeros.

2) El artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento n.º 1370/2007 no autoriza a eludir, mediante una ley nacional, el pago al transportista de la compensación debida por esa obligación de servicio público.

3) Con arreglo al artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007, un Estado miembro podrá excluir del ámbito de aplicación de ese Reglamento las normas generales sobre compensaciones económicas por las obligaciones de servicio público que establezcan tarifas máximas para ciertas categorías de viajeros, notificándolas a la Comisión con la información completa sobre la medida.

4) Las compensaciones debidas por la ejecución de las obligaciones de servicio público han de atenerse a lo dispuesto en los artículos 4 y 6, así como en el anexo, del Reglamento n.º 1370/2007. Cuando, para cumplir las obligaciones tarifarias establecidas en virtud de normas generales, las compensaciones se abonen conforme al Reglamento n.º 1370/2007, no se reputarán ayudas de Estado, serán compatibles con el mercado interior y quedarán exentas de la obligación de notificación previa a la Comisión».

[47] *Ibidem*, apartado 2.4.1: «Para que no constituya una ayuda estatal, dicha compensación deberá respetar las cuatro condiciones establecidas por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en la sentencia Altmark».

[48] Sentencia Altmark, apartado 87