CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
prezentate la 10 martie 2022 [1]

Cauza C-614/20

AS Lux Express Estonia
împotriva
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

[cerere de decizie preliminară formulată de Tallinna Halduskohus (Tribunalul Administrativ din Tallinn, Estonia)]

„Procedură preliminară – Servicii publice de transport feroviar și rutier de călători – Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – Regulă generală care impune obligația de a transporta gratuit anumite categorii de persoane – Articolul 2 litera (e) și articolul 3 alineatul (2) – Obligație de serviciu public – Drept la compensație – Articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) – Competența unui stat membru de a exclude compensația – Articolul 3 alineatul (3) – Domeniu de aplicare – Excludere”

1. Legislația estoniană obligă întreprinderile de transport rutier să transporte gratuit anumite categorii de călători (pe scurt, copii de vârstă preșcolară și persoane cu handicap).

2. Tallinna Halduskohus (Tribunalul Administrativ din Tallinn, Estonia) solicită să se stabilească în esență dacă această obligație legală se încadrează în noțiunea de obligație de serviciu public, astfel cum este definită în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 [2] și, în caz afirmativ, dacă întreprinderile vizate au dreptul la o compensație pentru lipsa de venituri corespunzătoare.

I. Cadrul juridic

A. Dreptul Uniunii. Regulamentul nr. 1370/2007

3. Conform articolului 1 („Scopul și domeniul de aplicare”):

„(1) Scopul prezentului regulament este acela de a defini modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre

[1] Limba originală: spaniola.

[2] Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO 2007, L 315, p. 1).

altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței.

În acest scop, prezentul regulament stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

[…]”

4. Articolul 2 („Definiții”) prevede:

„În sensul prezentului regulament:

(a) prin «transport public de călători» se înțelege serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu;

[…]

(e) prin «obligație de serviciu public» se înțelege o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit;

(f) prin «drept exclusiv» se înțelege un drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator;

(g) prin «compensație de serviciu public» se înțelege orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă;

[…]

(l) prin «normă generală» se înțelege o măsură care se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă geografică și pentru care este responsabilă o autoritate competentă;

[…]”

5. În conformitate cu articolul 3 („Contractele de servicii publice și normele generale”):

„(1) În cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui contract de servicii publice.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), obligațiile de serviciu public care urmăresc să instituie tarife maxime pentru toți călătorii sau pentru anumite categorii de călători pot fi supuse, la rândul lor, normelor generale. În conformitate cu principiile stabilite la articolele 4 și 6 și în anexă,

autoritatea competentă compensează operatorii de serviciu public pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul normelor generale într-o manieră care să evite compensarea în exces. Acest lucru nu aduce atingere dreptului autorităților competente de a integra în contractele de servicii publice obligații de serviciu public care instituie tarife maxime.

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor articolelor 73, 86, 87 și 88 din tratat, statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentului regulament nomele generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă. Aceste norme generale sunt notificate în conformitate cu articolul 88 din tratat. Orice astfel de notificare cuprinde informații complete privind măsura respectivă și, în special, detalii privind metoda de calcul."

6. Articolul 4 („Conținutul obligatoriu al contractelor de servicii publice și al normelor generale") prevede:

„(1) Contractele de servicii publice și normele generale:

(a) stabilesc în mod clar obligațiile de serviciu public, definite în prezentul regulament și precizate în conformitate cu articolul 2a din acesta, pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;

(b) stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent:

(i) parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și

(ii) natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces.

[…]"

7. Articolul 6 („Compensația de serviciu public") stabilește:

„(1) Orice compensație legată de o normă generală sau de un contract de servicii publice respectă dispozițiile prevăzute la articolul 4 […]"

8. Conform anexei [„Norme aplicabile compensației în cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1)"]:

„1. Compensația legată de contractele de servicii publice atribuite direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie calculată în conformitate cu normele stabilite prin prezenta anexă.

2. Compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Efectele se evaluează comparând situația

în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită. Pentru a calcula efectul financiar net, autoritatea competentă se orientează după următorul mecanism:

[…]

3. Respectarea obligației de serviciu public poate avea un impact asupra eventualelor activități de transport ale unui operator dincolo de obligația/obligațiile de serviciu public în cauză. Pentru a evita compensarea în exces sau lipsa de compensare, la calculul efectului financiar net se iau în considerare efectele financiare măsurabile asupra rețelelor operatorului în cauză.

[…]"

B. Dreptul estonian. Ühistranspordiseadus[3]

9. Articolul 34 prevede:

„Pe un traseu intern de transport rutier, maritim și feroviar regulat de persoane transportatorul are obligația de a transporta gratuit copiii care la data de 1 octombrie a anului școlar în curs nu au împlinit vârsta de șapte ani, precum și copiii în cazul cărora s-a amânat intrarea în învățământul obligatoriu, persoanele cu handicap care nu au împlinit vârsta de 16 ani, persoanele cu handicap grav care au depășit vârsta de 16 ani, persoanele cu deficiențe majore de vedere, însoțitorii unei persoane cu deficiență gravă sau majoră de vedere, precum și câinii ghid și câinii pentru asistență ai unei persoane cu handicap. Transportatorul nu va primi nicio compensație pentru transportul gratuit al acestor categorii de călători."

II. Situația de fapt, litigiul și întrebările preliminare

10. La 5 iunie 2019, Eesti Buss OÜ și AS Lux Express Estonia, întreprinderi care desfășoară activitatea comercială de transport rutier de călători[4], au solicitat Ministerului Economiei și Infrastructurii din Estonia o compensație echivalentă cu suma biletelor pe care nu au mai încasat-o în temeiul articolului 34 din ÜTS.

11. La 10 iulie 2019, Ministerul Economiei și Infrastructurii a respins cererile pentru motivul că, în conformitate cu articolul 34 din ÜTS, întreprinderile nu aveau dreptul la nicio compensație pentru transportul gratuit de călători incluși în categoriile menționate în legea respectivă.

12. La 12 august 2019, Lux Express Estonia a introdus o acțiune în fața Tallinna Halduskohus (Tribunalul Administrativ din Tallinn, Estonia) prin care solicita, cu titlu principal, daune interese[5] și, cu titlu subsidiar, obligarea la plata unei compensații financiare – și a dobânzilor aferente – într-un cuantum rezonabil, stabilit de instanță.

[3] Legea privind transportul de călători (RT I, 23.3.2015, 2), în versiunea aplicabilă litigiului principal (RT I, 30.6.2020, 24). Denumită în continuare „ÜTS".

[4] Începând din august 2013 și, respectiv, din martie 2015, aceste întreprinderi dețineau licențe de transport de călători, în temeiul cărora furnizau servicii comerciale regulate de transport cu autobuzul pe teritoriul estonian. În urma fuziunii lor, la 29 iulie 2019, activitatea a fost desfășurată în continuare de Lux Express Estonia.

[5] De la data formulării cererii administrative, suma solicitată a variat, în ceea ce privește domeniul său de aplicare în timp, acoperind perioada 1 ianuarie 2016-31 ianuarie 2020.

13. Potrivit instanței de trimitere:

– articolul 34 din ÜTS instituie o normă generală, în sensul articolului 2 litera (l) și al articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007, prin stabilirea unui tarif maxim (gratuit) pentru anumite categorii de călători. Prin dispoziția menționată se urmărește garantarea unui transport ieftin pentru călătorii respectivi. Este puțin probabil ca un angajator să asigure transportul gratuit de călători fără intervenția autorităților publice;

– din articolul 3 alineatul (2) și din articolul 4 din Regulamentul nr. 1370/2007 pare să rezulte că transportatorul trebuie să fie despăgubit, însă articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din același regulament conferă statelor membre posibilitatea de a exclude acordarea compensației în temeiul legislației naționale;

– articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 oferă statelor membre opțiunea de a exclude din domeniul său de aplicare normele generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă.

14. Instanța de trimitere solicită de asemenea să se stabilească dacă, în cazul în care Regulamentul nr. 1370/2007 nu ar fi aplicabil, compensația s-ar putea întemeia pe un alt act al Uniunii [ca de pildă Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”)] sau dacă litigiul trebuie soluționat exclusiv în conformitate cu dreptul național.

15. În sfârșit, în cazul în care ar trebui să se acorde o compensație transportatorului, îndoielile sale se extind la cerințele pentru stabilirea cuantumului acesteia în conformitate cu normele Uniunii privind ajutoarele de stat.

16. În acest context, Tallinna Halduskohus (Tribunalul Administrativ din Tallinn, Estonia) adresează Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Cazul în care tuturor întreprinderilor de drept privat care desfășoară la nivel intern activități comerciale de transport rutier, maritim și feroviar regulat de persoane li se impune aceeași obligație de a transporta gratuit călători dintr-o anumită categorie (copii de vârstă preșcolară, persoane cu handicap care nu au împlinit vârsta de 16 ani, persoane cu handicap grav care au depășit vârsta de 16 ani, persoane cu deficiențe majore de vedere, însoțitorii unei persoane cu deficiență gravă sau majoră de vedere, precum și câini ghid și câini pentru asistență ai unei persoane cu handicap) poate fi interpretat în sensul impunerii unei obligații de serviciu public în sensul prevăzut de articolul 2 litera (e) și articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 […]?

2) Dacă este vorba despre o obligație de serviciu public în sensul prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007: un stat membru are dreptul, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, de a exclude printr-o lege națională plata unei compensații către transportator pentru îndeplinirea unei astfel de obligații?

Dacă un stat membru are dreptul de a exclude plata compensațiilor către transportator, în ce condiții poate face acest lucru?

3) În conformitate cu articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, este permisă excluderea din domeniul de aplicare al acestui regulament a normelor generale care instituie tarife maxime pentru alte categorii de călători decât cele menționate în această prevedere?

   Obligația de notificare a Comisiei Europene în conformitate cu articolul 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene se aplică și în cazul în care normele generale care instituie tarife maxime nu prevăd plata unei compensații pentru transportator?

4) În cazul în care Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu este aplicabil în speță: acordarea unei compensații poate fi întemeiată pe un alt act juridic al Uniunii Europene (cum ar fi Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene)?

5) Ce condiții trebuie să fie îndeplinite de eventualele compensații acordate transportatorului pentru a fi conforme cu prevederile referitoare la ajutorul de stat?”

III. Procedura în fața Curții

17. Cererea de decizie preliminară a fost înregistrată la grefa Curții la 18 noiembrie 2020.

18. Au formulat observații scrise Lux Express Estonia, guvernul estonian și Comisia Europeană.

19. S-a considerat că nu este necesar să se organizeze o ședință.

IV. Analiză

A. Prima întrebare preliminară

20. În Republica Estonia, organizarea transportului public de călători este reglementată de ÜTS. Domeniul său de aplicare include transportul rutier de călători, care poate lua forma unor servicii regulate, ocazionale și de taxi.

21. Serviciile regulate, în care sunt incluse mijloacele de transport public terestru, sunt furnizate fie în contextul unor contracte de servicii publice, fie sub formă de servicii comerciale [6].

22. Tariful aplicabil serviciilor comerciale regulate este stabilit de transportator. În cazul serviciilor regulate furnizate în cadrul contractelor de servicii publice, tariful maxim pe kilometru sau prețul maxim al biletului este stabilit de autoritatea competentă.

23. Articolul 34 din ÜTS obligă un operator care furnizează un serviciu regulat național să transporte gratuit anumite categorii de pasageri, precum copiii preșcolari și persoanele cu handicap, în condițiile descrise anterior [7]. Operatorul nu primește nicio compensație pentru transportul gratuit al pasagerilor respectivi.

[6] Potrivit guvernului estonian (punctele 7-9 din observațiile sale), atunci când serviciile regulate de transport sunt prestate în mod liber de către întreprinderi private, acestea își asumă propriul risc comercial, aleg traseul rutei regulate care le interesează și, pentru a o exploata, depun o cerere de licență. În cazul în care o rută nu este avantajoasă din punct de vedere economic pentru transportatorii comerciali și este în interesul utilizatorilor, autoritatea competentă stabilește o obligație de serviciu public prin încheierea unui contract de serviciu public. Contractul se atribuie în mod normal prin intermediul unei proceduri de cerere de ofertă și conține condițiile de furnizare a serviciului și subvențiile corespunzătoare.

[7] Punctul 9 din prezentele concluzii.

24. Prin intermediul primei întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă obligația de a asigura transportul gratuit prevăzută de dreptul estonian se încadrează în noțiunea de obligație de serviciu public în sensul Regulamentului nr. 1370/2007.

25. Conform Regulamentului nr. 1370/2007, prin „obligație de serviciu public" se înțelege „o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit" [8].

26. Impunerea de obligații de serviciu public reprezintă o formă de intervenție a autorităților competente în sectorul transportului de călători, pe care Regulamentul nr. 1370/2007 însuși îl descrie ca fiind un serviciu de interes economic general [articolul 2 litera (a)]. Scopul său este de a „[…] garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței" [9].

27. Pentru a institui o obligație de serviciu public, Regulamentul nr. 1370/2007 permite utilizarea a două tipuri de instrumente juridice: contractele de servicii publice și normele generale [10].

28. Una dintre obligațiile de serviciu public pe care Regulamentul nr. 1370/2007 o menționează ca exemplu este chiar obligația de „a institui tarife maxime pentru […] anumite categorii de călători" prin intermediul nomelor generale [articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007].

29. Guvernul estonian recunoaște că articolul 34 din ÜTS [11] impune transportatorilor comerciali obligația în litigiu cu scopul de a „permite familiilor cu copii mici și persoanelor cu handicap să utilizeze transportul public, făcându-l mai accesibil pentru acestea" [12].

30. Aceste afirmații ale guvernului estonian arată în mod clar că stabilirea unui tarif „zero" în favoarea anumitor grupuri sociale pe rutele comerciale de autobuz urmărește un interes general, bazat pe criteriile sociale.

[8] Articolul 2 litera (e) din Regulamentul nr. 1370/2007. Al cincilea considerent al acestuia este formulat în mod similar: „multe dintre serviciile de transport terestru de călători care sunt necesare din punctul de vedere al interesului economic general nu pot funcționa în regim comercial. Autoritățile competente ale statelor membre trebuie să poată acționa pentru a se asigura că asemenea servicii sunt prestate. Mecanismele pe care aceste autorități le pot utiliza pentru a asigura prestarea de servicii publice de transport de călători includ următoarele: atribuirea de drepturi exclusive operatorilor de servicii publice, acordarea de compensații financiare operatorilor de servicii publice și definirea de norme generale de exploatare a transportului public care se aplică tuturor operatorilor".

[9] Articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007.

[10] Definite la articolul 2 literele (i) și, respectiv, (l) din Regulamentul nr. 1370/2007. *Contractul de servicii publice* reflectă un „acord încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public". *Norma generală* reprezintă o „măsură care se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă geografică".

[11] Nu există nicio îndoială în ceea ce privește faptul că legiuitorul estonian este o autoritate competentă în sensul articolului 2 litera (b) din Regulamentul nr. 1370/2007.

[12] Observațiile guvernului estonian, punctul 11. Potrivit guvernului estonian, ÜTS „este o reflexie a Constituției estoniene" și a „atenției speciale pe care societatea o acordă familiilor cu copii minori și persoanelor cu handicap, astfel încât limitările drepturilor fundamentale trebuie, în acest scop, să fie considerate legitime. Legiuitorul dispune de o marjă largă de apreciere atunci când limitează drepturile fundamentale în scopuri de politică socială". Recunoașterea faptului că există o limitare a acestor drepturi este reiterată: nu numai la punctul 11 (de două ori), ci și la punctele 12, 22, 49 și 50 din observațiile sale.

31. Acest interes social nu ar fi asigurat în mod gratuit de un operator care urmărește doar obținerea de profituri din activitatea sa comercială. Furnizarea unui serviciu neremunerat este în afara logicii pieței și, prin urmare, legea transformă impunerea obligației de transport gratuit într-o obligație de serviciu public care trebuie îndeplinită (impusă printr-o „normă generală", în această situație).

32. Prin urmare, articolul 34 din ÜTS reflectă o obligație reală de serviciu public impusă în sarcina operatorilor care furnizează un serviciu regulat național constând în transportul gratuit al anumitor categorii de pasageri [13].

33. Împrejurarea că ÜTS duce la extrem limitarea tarifelor (valoarea „zero") are drept rezultat faptul că, prin intermediul unei norme generale, le impune transportatorilor o obligație reală de serviciu public care vizează favorizarea „anumitor categorii de călători".

34. Situația este diferită în cazul în care, în temeiul Regulamentului nr. 1370/2007, obligația respectivă trebuie să fie însoțită de o compensație [14] în favoarea transportatorului, chestiune care face obiectul celei de a doua întrebări preliminare.

B. A doua întrebare preliminară

35. Instanța de trimitere apreciază în mod întemeiat că, în cazul în care ÜTS stabilește o obligație de serviciu public în sensul Regulamentului nr. 1370/2007, în principiu și în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) și cu articolul 4 din acesta, se impune acordarea unei compensații transportatorului care îndeplinește obligația respectivă.

36. Totuși, aceasta are îndoieli cu privire la aspectul dacă un stat membru poate, în temeiul articolului 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul nr. 1370/2007, să eludeze, prin intermediul unei legi naționale, plata acelei compensații către transportator și, în caz afirmativ, în ce condiții.

37. Analiza acestei întrebări preliminare trebuie să abordeze, în primul rând, problema compensației și, în al doilea rând, posibila excludere a acesteia în temeiul articolului 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul nr. 1370/2007.

[13] În Hotărârea din 14 octombrie 2021, Viesgo Infraestructuras Energéticas (C-683/19, EU:C:2021:847), Curtea a calificat drept obligație de serviciu public [în sensul articolului 3 alineatul (2) din Directiva 2009/72/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 iulie 2009 privind normele comune pentru piața internă a energiei electrice și de abrogare a Directivei 2003/54/CE (JO 2009, L 211, p. 55)] o obligație similară: obligația impusă furnizorilor de energie electrică de a furniza energie electrică la un tarif redus consumatorilor vulnerabili.

[14] În Hotărârea din 14 octombrie 2021, Viesgo Infraestructuras Energéticas (C-683/19, EU:C:2021:847), Curtea a statuat că Directiva 2009/72 nu se opunea ca „sistemul de finanțare a unei obligații de serviciu public, care constă în furnizarea de energie electrică la tarif redus anumitor consumatori vulnerabili, să fie instaurat […] fără vreo măsură compensatorie" (punctul 61).

1. Contraprestație pentru obligațiile de serviciu public

38. Regulamentul nr. 1370/2007 prevede o *compensație* [15] pentru îndeplinirea unor obligații de serviciu public care sunt împovărătoare pentru întreprinderile vizate. Operatorul de transport care își asumă astfel de obligații are dreptul fie la o compensație [16], fie la acordarea unui drept exclusiv [17].

39. Noțiunea de „compensație de serviciu public" condiționează acordarea unui avantaj, în special de natură economică, de îndeplinirea unei obligații de serviciu public care implică furnizarea de servicii cu caracter necomercial.

40. Geneza Regulamentului nr. 1370/2007 este în același sens, care ar putea fi denumit „retributiv":

– În conformitate cu articolul 6 din Decizia 65/271/CEE a Consiliului [18], costurile care decurg din aplicarea, în ceea ce privește transportul de călători, a tarifelor și a condițiilor impuse de către un stat membru în beneficiul uneia sau mai multor categorii sociale speciale trebuiau să facă obiectul compensărilor.

– Articolul 1 alineatul (4) și articolul 9 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 [19] făceau referire la aceeași prevedere. În conformitate cu articolul 1 alineatul (4), „[c]osturile care decurg din menținerea obligațiilor prevăzute la alineatul (2) pentru întreprinderile de transport, precum și din aplicarea tarifelor și condițiilor de transport menționate la alineatul (3) [impuse de către un stat membru în beneficiul uneia sau mai multor categorii sociale speciale] fac obiectul compensărilor, conform metodelor comune enunțate în prezentul regulament" [20].

– În conformitate cu Regulamentul nr. 1191/69, obligația tarifară al cărei cost trebuia să fie compensat în favoarea transportatorului era cea care îndeplinea o dublă condiție, și anume de a introduce măsuri tarifare „particulare", destinate anumitor categorii de călători, și de a fi contrară interesului comercial al întreprinderii [21].

[15] Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 se referă în mod specific la *„compensațiile pentru îndeplinirea unor obligații de serviciu public"*.

[16] La articolul 2 litera (g) din Regulamentul 1370/2007, compensația este definită ca „orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă".

[17] Articolul 2 litera (f) din Regulamentul nr. 1370/2007 consideră ca atare „un drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator".

[18] Decizia din 13 mai 1965 privind armonizarea anumitor dispoziții care au efecte asupra concurenței în domeniul transporturilor feroviare, rutiere și pe căi navigabile (JO 1965, L 88, p. 1500).

[19] Regulamentul Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare (JO 1969, L 156, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 25).

[20] Deși reforma introdusă prin Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 al Consiliului din 20 iunie 1991 de modificare a Regulamentului nr. 1191/69 (JO 1991, L 169, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 59) a eliminat articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1191/69, aceasta a menținut articolul 9, păstrând astfel compensarea costurilor care decurg pentru întreprinderi din aplicarea în ceea ce privește transportul de călători a tarifelor și a condițiilor impuse în beneficiul uneia sau mai multor categorii sociale speciale.

[21] Obligația de compensare nu se extindea, așadar, la „măsurile generale de politică a prețurilor" și nici la „măsurile luate în ce privește tarifele și condițiile generale de transport în vederea organizării pieței transporturilor sau a unei părți a pieței". A se vedea Hotărârea din 27 noiembrie 1973, Nederlandse Spoorwegen (36/73, EU:C:1973:130, punctele 11-13).

41. Principiul compensării costurilor care decurg din obligațiile de serviciu public se reflectă în prezent în diverse dispoziții ale Regulamentului nr. 1370/2007:

– Articolul 3 alineatul (2) este formulat în termeni imperativi: „autoritatea competentă compensează” obligațiile de serviciu public impuse în mod unilateral de către autoritatea publică.

– Articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf este la fel de explicit atunci când se referă la „condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun […] obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate […]”.

– Punctul 3 din anexa privind normele aplicabile compensației ia în considerare efectele financiare măsurabile asupra rețelelor operatorului „pentru a evita […] lipsa de compensare”.

– Noul articol 2a alineatul (2) [22] se referă la „specificațiile privind obligațiile de serviciu public și *compensarea aferentă* a efectului financiar net al obligațiilor de serviciu public”.

42. În acest mod se garantează că obligațiile de serviciu public, atunci când au caracter oneros, nu sunt în detrimentul economic al operatorilor care trebuie să le îndeplinească: fie, astfel cum am menționat, sunt compensați pentru costurile care decurg din ele, fie li se acordă drepturi exclusive.

43. Prin urmare, Regulamentul nr. 1370/2007 nu prevede că costul care decurge din obligațiile de serviciu public impuse în beneficiul anumitor categorii de călători trebuie să fie acoperit exclusiv de operatorii de transport (în acest caz, după cum arată instanța de trimitere, este posibil ca niciunul dintre aceștia să nu accepte să presteze serviciul, care nu prezintă în sine interes comercial).

44. În concluzie, aceste obligații, care s-ar putea materializa într-un contract de servicii publice sau, ca și în speță, a unei norme generale, trebuie să fie însoțite de o compensație financiară adecvată sau de acordarea unui drept exclusiv.

45. Trebuie menționat că normele generale privind tarifele, precum cea în discuție în prezenta cauză, nu sunt de aceeași natură cu normele privind siguranța călătorilor, protecția mediului și a muncii sau calitatea serviciului de transport [23]. Respectarea acestora din urmă, în măsura în care formează cadrul de reglementare – altul decât cel tarifar – în care se prestează activitatea, nu dă naștere unui drept la compensație.

2. Posibilă excludere a compensației?

46. Articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul nr. 1370/2007 se referă la „parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, *dacă există*” [24].

47. Punctul respectiv, a cărui interpretare este solicitată de instanța de trimitere, nu trebuie interpretat în sensul că ar conferi statelor membre competența de a acorda sau nu compensația. Acesta se referă mai degrabă la posibilitatea ca, în contextul încheierii unui contract de servicii

[22] Adăugat în temeiul Regulamentului (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 (JO 2016, L 354, p. 22).

[23] Acestea sunt menționate în considerentul (17) al Regulamentului nr. 1370/2007.

[24] Sublinierea noastră.

publice, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007, „o autoritate competentă [să] decid[ă] să acorde unui operator ales un drept exclusiv" ca alternativă la compensația financiară.

48. Dacă „contraprestația pentru executarea unor obligații de serviciu public", în temeiul articolului 3 alineatul (1), trebuie să se concretizeze printr-un contract de servicii publice [25], acest lucru nu este valabil în cazul în care obligația de a institui tarife maxime este impusă de „normele generale" [articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007].

49. În acest din urmă caz (care este cel din speță), am amintit deja că, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007, „autoritatea competentă *compensează* operatorii de serviciu public pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul normelor generale într-o manieră care să evite compensarea în exces".

50. S-ar putea argumenta că, întrucât obligația de serviciu public afectează în egală măsură toți transportatorii, aceasta nu ar trebui să facă neapărat obiectul compensării, deoarece nu implică dezavantaje concurențiale pentru unii în favoarea celorlalți.

51. Totuși, considerăm că Regulamentul nr. 1370/2007 nu susține această teză.

52. Curtea a apreciat că Regulamentul nr. 1191/69, predecesorul actualului regulament, autoriza „statele membre să impună obligații de serviciu public unei întreprinderi publice însărcinate să asigure transportul public de călători într-o localitate și că prevede, pentru sarcinile care rezultă din astfel de obligații, acordarea unei compensații stabilite conform dispozițiilor regulamentului menționat" [26].

53. Regulamentul nr. 1370/2007 oferă un temei echivalent pentru a menține această poziție. Împrejurarea că, în cauza soluționată prin Hotărârea Antrop, operatorul era o întreprindere publică, iar în prezenta cauză este vorba despre o întreprindere privată nu constituie un obstacol [27]. Dimpotrivă, impunerea unei obligații de serviciu public împovărătoare în sarcina entităților private cu caracter comercial, care sunt private parțial de remunerația inerentă activității lor [28], justifică introducerea de compensații pentru a diminua efectele negative care pot afecta competitivitatea acestora pe piață.

54. Este cert că Regulamentul nr. 1370/2007 se asigură că nu are loc o supracompensare, care ar constitui un ajutor de stat, la care ne vom referi ulterior. Prin urmare, acesta prevede o serie de mecanisme de limitare [29], fără a permite însă impunerea unor obligații de serviciu public precum cele în discuție în prezenta cauză fără acordarea unei compensații.

[25] A se vedea Comunicarea Comisiei referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători (JO 2014, C 92, p. 1) (denumită în continuare „Comunicarea Comisiei"), punctul 2.2.3 al doilea paragraf.

[26] Hotărârea din 7 mai 2009, Antrop și alții (C-504/07, EU:C:2009:290, denumită în continuare „Hotărârea Antrop", punctul 21).

[27] Conform considerentului (12) al Regulamentului nr. 1370/2007, „[d]in perspectiva dreptului comunitar, nu prezintă importanță dacă serviciile publice de transport de călători sunt exploatate de către întreprinderi publice sau private".

[28] Guvernul estonian și Lux Express Estonia apreciază în mod diferit efectul *real* al măsurii din perspectivă economică. Potrivit guvernul estonian, impactul măsurii este „redus" (punctul 15 din observațiile sale), în timp ce întreprinderea consideră că aceasta afectează în mod semnificativ cifra sa de afaceri.

[29] Articolul 4, articolul 6 și anexa.

55. Curtea a analizat intensitatea compensației și conformitatea sa cu normele privind ajutoarele de stat [30]. Dacă nu ne înșelăm, aceasta nu s-a pronunțat cu privire la o reglementare națională care, în sectorul transportului de călători, exclude pur și simplu compensațiile pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, precum cea în discuție în prezenta cauză.

56. În Hotărârea Altmark [31], Curtea a examinat legalitatea anumitor subvenții publice al căror scop era de a permite exploatarea serviciilor regulate de transport. Pentru a stabili dacă aceste subvenții intrau sub incidența articolului 107 TFUE, Curtea a trebuit să analizeze dacă acestea ar putea fi „considerate a fi o compensație care reprezintă contraprestația serviciilor efectuate de întreprinderile beneficiare în executarea obligațiilor de serviciu public” [32].

57. Hotărârea Altmark pleca, așadar, de la prezumția că întreprinderea însărcinată cu îndeplinirea unor obligații de serviciu public clar definite avea dreptul la o contraprestație (rambursare), al cărei calcul nu trebuia să depășească ceea ce este necesar pentru a acoperi total sau parțial costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public [33].

58. Astfel, Hotărârea Altmark a confirmat principiul general (acela de a compensa transportatorul pentru îndeplinirea unei obligații de serviciu public împovărătoare), subliniind în același timp condițiile „pentru ca o astfel de compensație să nu fie calificată, într-o situație concretă, drept ajutor de stat”. [34]

59. După cum am arătat anterior, particularitatea prezentului litigiu constă în faptul că legislația națională elimină compensația. În acest context, se ridică problema dacă Regulamentul nr. 1370/2007 oferă furnizorului de servicii sprijinul necesar pentru a solicita compensația, în raport cu autoritățile statului membru.

60. În opinia noastră, dreptul de a fi remunerat pentru serviciile prestate utilizatorilor este inseparabil de desfășurarea unei activități comerciale în sectorul transportului rutier de călători, atunci când întreprinderea de transport nu are alte venituri decât cele provenite din tarife [35]. Plata pentru aceste servicii revine fie în sarcina utilizatorilor, fie a autorităților care impun obligația de a oferi transport gratuit.

61. În plus, limitarea impusă nu se aplică „unor simple interese sau ocazii de ordin comercial, al căror caracter aleatoriu este inerent esenței înseși a activității economice, ci unor drepturi care au o valoare patrimonială din care rezultă, având în vedere ordinea juridică, o poziție juridică deja stabilită care permite o exercitare autonomă a acestor drepturi de către și în beneficiul titularului lor” [36].

[30] Hotărârea Antrop, punctul 23: „articolul 73 CE instituie, în domeniul transporturilor, o derogare de la normele generale aplicabile ajutoarelor de stat, prevăzând că ajutoarele de stat care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public sunt compatibile cu tratatul”.

[31] Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, EU:C:2003:415, denumită în continuare „Hotărârea Altmark”).

[32] Hotărârea Altmark, punctul 87.

[33] Condițiile stabilite în Hotărârea Altmark par să fi stat la baza modului de redactare a anumitor dispoziții ale Regulamentului nr. 1370/2007.

[34] Hotărârea Altmark, punctul 88.

[35] Lux Express Estonia subliniază (punctul 3 din observațiile sale) că singura sa sursă de venit este reprezentată de vânzarea de bilete, întrucât nu primește nicio subvenție de la stat. Aceasta adaugă (punctul 28 din observațiile sale) că nu beneficiază nici de alte elemente compensatorii, cum ar fi acordarea de drepturi exclusive.

[36] Hotărârea din 3 septembrie 2015, Inuit Tapiriit Kanatami și alții/Comisia (C-398/13 P, EU:C:2015:535, punctul 60). Astfel cum am menționat anterior, modalitatea în care se cuantifică acest drept în fiecare caz constituie o problemă distinctă. Este posibil ca anumite obligații impuse (de exemplu pentru copiii foarte mici care nu ocupă un loc) să nu aibă efecte negative asupra conturilor operatorului de transport.

62. În consecință, articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul nr. 1370/2007 nu autorizează eludarea unei compensații corespunzătoare într-o situație precum cea din prezenta cauză.

C. A treia întrebare preliminară

63. Prin intermediul celei de a treia întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007 permite excluderea din domeniul de aplicare al acestui regulament a normelor generale care instituie tarife maxime pentru alte categorii de călători decât cele menționate în prevederea respectivă [37].

64. În conformitate cu articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007, statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al acestuia „normele generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă”.

65. Această posibilitate este condiționată de notificarea de către statul membru a acestor norme generale către Comisie, furnizând „informații complete privind măsura respectivă și, în special, detalii privind metoda de calcul”.

66. Dispoziția anterioară, conținută în Regulamentul nr. 1191/69 [38], prevedea de asemenea o opțiune similară, aplicabilă întreprinderilor a căror activitate se limita la prestarea de servicii urbane, suburbane sau regionale.

67. Or, la fel ca în alte cauze examinate deja de Curte [39], nici în prezenta cauză nu sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007, dacă se iau în considerare informațiile furnizate în decizia de trimitere și observațiile participanților la procedura preliminară.

68. Conform acestor informații și observații, nu există niciun indiciu că Republica Estonia și-a exprimat dorința de a exclude normele sale generale (privind tarifele maxime aplicabile anumitor categorii de persoane) din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 1370/2007 și nici că le-a notificat Comisiei.

69. În aceste condiții, cea de a treia întrebare preliminară are un caracter mai degrabă ipotetic (și, prin urmare, este inadmisibilă), deoarece în litigiu nu este îndeplinită condiția de fapt de care este legată aplicarea articolului 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007.

[37] Lista beneficiarilor menționați la articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007 (elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă) ar putea include, prin analogie, categoriile stabilite la articolul 34 din ÜTS. Acesta din urmă se referă la copiii preșcolari, precum și la alte persoane, atât tinere, cât și în vârstă, cu handicap. Astfel cum afirmă guvernul estonian (punctul 41 din observațiile sale), normele generale care instituie tarife maxime pentru categorii de călători similare celor menționate la articolul 3 alineatul (3) ar trebui să țină seama de dispozițiile acestuia, pentru aceleași motive de interes general.

[38] Articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf, astfel cum este redactat în Regulamentul nr. 1893/91.

[39] Hotărârea din 3 aprilie 2014, CTP (C-516/12-C-518/12, EU:C:2014:220), punctul 20: „nimic din cuprinsul dosarului prezentat Curții nu sugerează că Republica Italiană a utilizat posibilitatea, prevăzută la articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1191/69, de a exclude din domeniul de aplicare al acestuia întreprinderile a căror activitate se limitează exclusiv la prestarea de servicii urbane, suburbane sau regionale. În consecință, dispozițiile acestui regulament sunt pe deplin aplicabile în cauzele principale, iar întrebarea preliminară trebuie analizată în lumina acestor dispoziții”. A se vedea de asemenea Hotărârea Antrop, punctul 17.

70. În orice caz, competența de a exclude aceste norme generale de la aplicarea Regulamentului nr. 1370/2007 nu autorizează statele membre să renunțe la cerințele care decurg din alte norme și principii ale dreptului Uniunii. Considerăm că nu este necesar să detaliem acest aspect, deoarece, astfel cum am subliniat anterior, Republica Estonia nu a făcut uz de competența respectivă.

D. A patra întrebare preliminară

71. A patra întrebare preliminară se referă la „cazul în care Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu este aplicabil în speță". Instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă, în această ipoteză, acordarea unei compensații se poate întemeia pe un alt act juridic al Uniunii, precum carta.

72. Răspunsul la această întrebare nu este necesar, având în vedere că Regulamentul nr. 1370/2007 este aplicabil în litigiu și stabilește regimul aferent compensațiilor pentru obligațiile de serviciu public impuse prin intermediul unor norme generale.

73. Prin urmare, nu este necesar să se recurgă la cartă pentru a oferi acoperire juridică compensațiilor în discuție în prezentul litigiu.

74. Carta ar putea fi utilizată ca instrument hermeneutic, având în vedere că, după cum recunoaște guvernul estonian, articolul 34 din ÜTS implică o limitare a drepturilor fundamentale ale operatorilor de transport. Guvernul respectiv insistă [40] asupra faptului că acest articol nu limitează *în mod excesiv* libertatea de a desfășura o activitate comercială [41] și dreptul de proprietate, recunoscând astfel că această limitare există.

75. Restrângerea drepturilor fundamentale poate fi permisă dacă respectă articolul 52 alineatul (1) din cartă [42]. Pentru domeniile în care Uniunea își exercită competențele, ca de pildă transportul rutier de călători, echilibrul dintre recunoașterea dreptului fundamental și limitările admisibile (bazate pe obiective legitime de interes general) în temeiul articolului respectiv din cartă este stabilit de legiuitorul Uniunii [43].

76. În ceea ce privește compensațiile pentru obligațiile de serviciu public în sectorul transportului rutier de călători, echilibrul este obținut prin dispozițiile Regulamentului nr. 1370/2007.

E. A cincea întrebare preliminară

77. Instanța de trimitere solicită să se stabilească „ce condiții trebuie să fie îndeplinite de eventualele compensații acordate transportatorului pentru a fi conforme cu prevederile referitoare la ajutorul de stat".

40 A se vedea nota de subsol 12 din prezentele concluzii.

41 Atunci când transportatorului i se impune „o constrângere care poate afecta activitatea sa economică", intră în joc dreptul la libertatea de a desfășura o activitate comercială, protejat în temeiul articolului 16 din cartă [a se vedea Hotărârea din 15 septembrie 2016, Mc Fadden (C-484/14, EU:C:2016:689, punctul 82)], și dreptul de proprietate.

42 Hotărârea din 21 mai 2019, Comisia/Ungaria (Uzufruct asupra terenurilor agricole) (C-235/17, EU:C:2019:432, punctul 88): „potrivit […] [articolului 52 alineatul (1) din cartă], pot fi impuse restrângeri ale exercițiului unor drepturi consacrate de aceasta, în măsura în care aceste restrângeri sunt prevăzute de lege, respectă substanța acestor drepturi și, cu respectarea principiului proporționalității, sunt necesare și răspund efectiv obiectivelor de interes general recunoscute de Uniune sau necesității protejării drepturilor și libertăților celorlalți".

43 Desigur, cu excepția controlului efectuat de Curte cu privire la validitatea normelor de drept derivat al Uniunii.

78. Redactată în acești termeni, întrebarea seamănă mai degrabă cu o consultare decât cu o veritabilă cerere de decizie preliminară care vizează interpretarea unor dispoziții specifice de drept al Uniunii care au efecte asupra litigiului.

79. Răspunsul trebuie să fie în mod inevitabil la fel de abstract, limitându-se să sublinieze următoarele aspecte:

– în conformitate cu articolul 93 TFUE, care face parte din titlul VI („Transport”), „[s]unt compatibile cu tratatele ajutoarele […] care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public”;

– articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că autoritatea competentă „compensează operatorii de serviciu public pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul normelor generale într-o manieră care să evite compensarea în exces. Acest lucru nu aduce atingere dreptului autorităților competente de a integra în contractele de servicii publice obligații de serviciu public care instituie tarife maxime”;

– aceste compensații trebuie să respecte dispozițiile articolelor 4 și 6 și ale anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Anexa conține normele aplicabile compensației pentru cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1) (obligații de serviciu public impuse prin norme generale), astfel încât aceasta să nu fie excesivă [44];

– în măsura în care compensațiile pentru îndeplinirea obligațiilor tarifare în temeiul normelor generale sunt plătite în conformitate cu Regulamentul nr. 1370/2007, acestea sunt compatibile cu piața internă și sunt scutite de obligația de notificare prealabilă a Comisiei [45];

– numai în cazul în care compensația ar fi excesivă în raport cu parametrii de calcul stabiliți în dispozițiile menționate anterior, aceasta ar putea constitui un ajutor de stat, pe care statul membru ar trebui să îl notifice Comisiei în temeiul articolului 108 TFUE [46];

– în ultimă instanță, va trebui să se țină seama de criteriile stabilite de Curte în Hotărârea Altmark [47] pentru a stabili când este vorba despre un ajutor de stat, astfel cum este reglementat la articolul 107 TFUE. Trebuie considerat ca fiind ajutor de stat cel care oferă un avantaj, iar nu acela care are caracter strict compensatoriu. „Ajutoarele de stat”, în sensul articolului 107 TFUE, nu se identifică cu cele care doar compensează îndeplinirea obligațiilor de serviciu public [48].

[44] Compensația nu trebuie să plaseze operatorul într-o situație mai favorabilă decât cea a concurenților săi de pe piață. Prin urmare, în conformitate cu alineatul (2) din anexa la Regulamentul nr. 1370/2007, efectele financiare „se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită”. În cazul în care se depășește pragul efectului financiar net, excedentul va constitui ajutor de stat.

[45] Comunicarea Comisiei, punctul 2.4.1: „[î]n ceea ce privește servicii publice de transport feroviar și rutier de călători, în cazul în care compensația pentru aceste servicii este plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, ea trebuie considerată compatibilă cu piața internă și trebuie exceptată de la obligația de notificare prealabilă prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din regulamentul respectiv”.

[46] *Ibidem*, punctul 2.2.4.

[47] *Ibidem*, punctul 2.4.1: „[p]entru a nu constitui ajutor de stat, această compensație ar trebui să respecte cele patru condiții stabilite de Curtea Europeană de Justiție în Hotărârea Altmark”.

[48] Hotărârea Altmark, punctul 87.

80. Atribuția de a *aplica* aceste criterii în prezentul litigiu depășește sarcina de *interpretare* a dreptului Uniunii, pe care articolul 267 TFUE o atribuie Curții. Prin urmare, revine instanței de trimitere sarcina de a stabili dacă, în prezenta cauză, valoarea compensației ar trebui să fie stabilită în funcție de *lucrum cessans* pe care l-ar fi putut suferi întreprinderea de transport, calculat pe baza tarifului de bază al biletului sau a altor parametri pe care îi consideră adecvați. Dispozițiile din anexa la Regulamentul nr. 1370/2007, la care instanța recurge în partea finală a deciziei de trimitere, îi oferă orientări pentru această sarcină.

V. Concluzie

81. În lumina considerațiilor anterioare, propunem Curții să răspundă Tallinna Halduskohus (Tribunalul Administrativ din Tallinn, Estonia) după cum urmează:

„1) Articolul 2 litera (e) și articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului trebuie interpretate în sensul că constituie o obligație de serviciu public norma generală care obligă toate întreprinderile care prestează servicii regulate de transport rutier de călători să transporte gratuit anumite categorii de călători constituie o obligație de serviciu public.

2) Articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul nr. 1370/2007 nu permite ca plata către transportator a compensației datorate pentru această obligație de serviciu public să fie eludată prin intermediul unei legi naționale.

3) În conformitate cu articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, un stat membru poate exclude din domeniul de aplicare al acestui regulament normele generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru anumite categorii de pasageri, notificându-le Comisiei cu informații complete cu privire la măsură.

4) Compensațiile datorate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public trebuie să respecte articolele 4 și 6 și anexa la Regulamentul nr. 1370/2007. În cazul în care, pentru îndeplinirea obligațiilor tarifare stabilite în temeiul normelor generale, se plătesc compensații în conformitate cu Regulamentul nr. 1370/2007, acestea nu vor fi considerate ajutor de stat, vor fi compatibile cu piața internă și vor fi scutite de obligația de notificare prealabilă a Comisiei.”