HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

8 septembrie 2022 *

„Trimitere preliminară – Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – Servicii publice de transport feroviar și rutier de călători – Impunerea prin norme generale a unei obligații de transport gratuit pentru anumite categorii de călători – Obligația autorității competente de a acorda operatorilor o compensație de serviciu public – Metodă de calcul”

În cauza C-614/20,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Tallinna Halduskohus (Tribunalul Administrativ din Tallinn, Estonia), prin decizia din 18 noiembrie 2020, primită de Curte la 18 noiembrie 2020, în procedura

Lux Express Estonia AS

împotriva

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul A. Arabadjiev (raportor), președinte de cameră, domnii P. G. Xuereb și A. Kumin, judecători,

avocat general: domnul M. Campos Sánchez-Bordona,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Lux Express Estonia AS, de C. Ginter, K. Härginen și A. Jőks, vandeadvokaadi;

– pentru guvernul estonian, de N. Grünberg, în calitate de agent;

– pentru Comisia Europeană, de K. Toomus și C. Vrignon, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 10 martie 2022,

* Limba de procedură: estona.

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 108 TFUE, precum și a articolului 2 litera (e), a articolului 3 alineatele (2) și (3) și a articolului 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul (CE) 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 (JO 2007, L 315, p. 1), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 (JO 2016, L 354, p. 22) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 1370/2007”).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Lux Express Estonia AS, pe de o parte, și Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (Ministerul Economiei și Comunicațiilor, Estonia), pe de altă parte, în legătură cu refuzul acestuia din urmă de a repara prejudiciul pe care această societate pretinde că l-a suferit ca urmare a executării obligației prevăzute în dreptul estonian de a transporta gratuit și fără compensație din partea statului estonian anumite categorii de pasageri.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Decizia 65/271/CEE

3 Primul, al doilea și al treilea considerent ale Deciziei 65/271/CEE a Consiliului din 13 mai 1965 privind armonizarea anumitor dispoziții care au incidență asupra concurenței în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare (JO 1965, 88, p. 1500) aveau următorul cuprins:

„întrucât unul dintre obiectivele politicii comune în domeniul transporturilor trebuie să fie eliminarea disparităților care pot denatura în mod semnificativ condițiile de concurență în domeniul transporturilor […];

întrucât disparitățile se manifestă în special în domeniul fiscalității, al intervenției statelor în domeniul transporturilor și al regimurilor sociale;

întrucât, în consecință, este necesar să se adopte măsuri prin care să se urmărească:

[…]

– în ceea ce privește intervenția statelor în domeniul transporturilor, reducerea în măsura posibilului a obligațiilor de serviciu public, o compensație echitabilă a costurilor care rezultă din cele care vor fi menținute și a celor corespunzătoare reducerilor tarifare pentru motive sociale, standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare, realizarea autonomiei financiare a acestor întreprinderi și definirea regimului ajutoarelor aplicabile în domeniul transporturilor ținând seama de aspectele speciale ale acestui sector,

[…]”

4 Articolul 6 din această decizie prevedea:

„Începând cu 1 iulie 1967, costurile care decurg pentru transporturi din aplicarea, în ceea ce privește transportul de călători, a tarifelor și condițiilor impuse de către un stat membru în beneficiul uneia sau mai multor categorii sociale speciale trebuiau să facă obiectul compensărilor determinate potrivit unor metode comune.”

Regulamentul (CEE) nr. 1191/69

5 Primul, al doilea, al treilea și al treisprezecelea considerent ale Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 al 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) aveau următorul cuprins:

„întrucât unul dintre obiectivele politicii comune în domeniul transporturilor este eliminarea disparităților care se manifestă prin impunerea de către statele membre a unor obligații inerente noțiunii de serviciu public întreprinderilor de transport, care pot denatura substanțial condițiile de concurență;

întrucât, în consecință, este necesar să se elimine obligațiile de serviciu public definite în prezentul regulament; întrucât, cu toate acestea, în anumite cazuri menținerea acestora este indispensabilă pentru a garanta prestarea de servicii de transport corespunzătoare; întrucât prestarea se apreciază în funcție de oferta și cererea de transport existente, precum și de nevoile colectivității;

întrucât măsurile de eliminare nu se aplică la tarifele și la condițiile de transport impuse întreprinderilor în domeniul transporturilor de călători în beneficiul uneia sau mai multor categorii sociale speciale;

[…]

întrucât, de asemenea, articolul 6 din [Decizia 65/271] prevede că statele membre trebuie să realizeze compensarea costurilor care decurg, în domeniul transportului de călători, din aplicarea unor tarife și condiții de transport impuse în beneficiul unei categorii sociale speciale […]”

6 Articolul 1 din acest regulament prevedea:

„(1) Statele membre elimină obligațiile inerente noțiunii de serviciu public, definite în prezentul regulament, impuse în domeniul transporturilor feroviare, rutiere și pe căi navigabile interioare.

(2) Totuși, obligațiile pot fi menținute în măsura în care acestea sunt indispensabile pentru garantarea prestării unor servicii de transport corespunzătoare.

(3) Alineatul (1) nu se aplică, în domeniul transportului de călători, tarifelor și condițiilor de transport impuse de către un stat membru în beneficiul uneia sau mai multor categorii sociale speciale.

(4) Costurile 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) fac obiectul compensărilor, conform metodelor comune enunțate în prezentul regulament.”

7 Articolul 9 din regulamentul menționat avea următorul cuprins:

„(1) Valoarea compensației pentru costurile care decurg, pentru întreprinderi, din aplicarea la transportul de călători a unor tarife și condiții de transport impuse în beneficiul uneia sau mai multor categorii sociale speciale se stabilește în conformitate cu metodele comune prevăzute la articolele 11-13.

(2) Compensația se datorează începând cu 1 ianuarie 1971.

[…]”

Regulamentul nr. 1370/2007

8 Considerentele (2)-(4), (34) și (35) ale Regulamentului nr. 1370/2007 au următorul cuprins:

„(2) Articolul 86 alineatul (2) din tratat prevede că întreprinderile cărora li s-a încredințat exploatarea serviciilor de interes economic general se supun normelor cuprinse în tratat și, în special, normelor privind concurența, în măsura în care aplicarea unor astfel de norme nu împiedică realizarea, în drept sau în fapt, a sarcinilor speciale care le sunt încredințate.

(3) Articolul 73 din tratat constituie *lex specialis* în raport cu articolul 86 alineatul (2). Acest articol stabilește normele aplicabile compensării obligațiilor de serviciu public din transportul terestru.

(4) Principalele obiective ale Cărții albe a Comisiei din 12 septembrie 2001, «Politica europeană în domeniul transportului pentru anul 2010: momentul deciziei», sunt: garantarea unor servicii de transport de călători sigure, eficiente și de o înaltă calitate prin intermediul concurenței reglementate, garantând în același timp transparența și buna funcționare a serviciilor publice de transport de călători, luând în considerare factorii sociali, de mediu și de dezvoltare regională, sau oferirea de condiții tarifare specifice anumitor categorii de călători, cum ar fi pensionarii, și eliminarea disparităților între întreprinderile de transport din diferite state membre care pot da naștere unor denaturări substanțiale ale concurenței.

[…]

(34) Compensația pentru serviciile publice se poate dovedi necesară în sectorul transportului terestru de călători, astfel încât întreprinderile care răspund de serviciile publice să exploateze aceste servicii pe baza principiilor și în condițiile care le permit să își îndeplinească sarcinile. O astfel de compensație poate fi compatibilă cu tratatul în temeiul articolului 73 în anumite condiții. În primul rând, ea trebuie acordată pentru a asigura prestarea serviciilor care sunt servicii de interes general în sensul tratatului. În al doilea rând, pentru a evita denaturarea nejustificată a concurenței, această compensație nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul generat prin aceasta și de un profit rezonabil.

(35) Prin urmare, compensația acordată de către autoritățile competente în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament poate fi exceptată de la cerința de notificare prealabilă prevăzută la articolul 88 alineatul (3) din tratat.”

9 Articolul 1 din acest regulament prevede:

„(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 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.

(2) Prezentul regulament se aplică exploatării naționale și internaționale a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatate în principal pentru interesul lor istoric sau turistic. Statele membre pot aplica prezentul regulament transportului în comun pe căi navigabile interioare și, fără a aduce atingere Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) ([JO 1992, L 364, p. 7, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 83]), pe ape maritime naționale.

[…]”

10 Articolul 2 din Regulamentul nr. 1370/2007 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;

(b) prin «autoritate competentă» se înțelege orice autoritate publică sau grup de autorități publice dintr-unul sau mai multe state membre, care are competența de a interveni în transportul public de călători într-o zonă geografică dată sau orice organism învestit cu o astfel de autoritate;

[…]

(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;

[…]

(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;

[…]”

11 Articolul 2a din acest regulament prevede la alineatul (2):

„Specificațiile privind obligațiile de serviciu public și compensarea aferentă a efectului financiar net al obligațiilor de serviciu public trebuie:

(a) să îndeplinească obiectivele politicii de transport public într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și

(b) să susțină financiar asigurarea transportului public de călători în conformitate cu cerințele stabilite în politica de transport public pe termen lung.”

12 Articolul 3 din regulamentul menționat are următorul cuprins:

„(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 normele 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.”

13 Articolul 4 din același regulament prevede la alineatul (1):

„Contractele de servicii publice și normele generale:

[…]

(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.

[…]”

14 Articolul 6 din Regulamentul nr. 1370/2007 prevede la alineatul (1):

„Orice compensație legată de o normă generală sau de un contract de servicii publice respectă articolul 4, indiferent de modul în care a fost atribuit contractul. Orice compensație, indiferent de natura ei, legată de un contract de servicii publice care nu a fost atribuit în conformitate cu articolul 5 alineatul (1), (3) sau (3b) sau legată de o normă generală respectă, de asemenea, dispozițiile enunțate în anexă.”

15 Potrivit articolului 9 alineatul (1) din acest regulament:

„Compensația de serviciu public pentru exploatarea serviciilor publice de transport de călători sau pentru respectarea obligațiilor tarifare instituite prin norme generale și achitate în conformitate cu prezentul regulament este compatibilă cu piața comună. O astfel de compensație este scutită de obligația de notificare prealabilă stabilită la articolul 88 alineatul (3) din tratat.”

16 Articolul 10 din regulamentul menționat prevede la alineatul (1):

„[Regulamentul nr. 1191/69] se abrogă. […]”

17 Anexa la Regulamentul nr. 1370/2007, intitulată „Norme aplicabile compensației în cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1)”, prevede la punctul 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. […]”

Dreptul estonian

18 Articolul 34 din ühistranspordiseadus (Legea privind transporturile în comun) din 1 octombrie 2015 (RT I 2015, 2), în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumită în continuare „ÜTS”), 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.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

19 Eesti Buss OÜ și Lux Express Estonia sunt întreprinderi private care furnizează servicii regulate de transport rutier comercial cu autocarul în Estonia. La data de 5 iunie 2019, acestea au solicitat Ministerului Economiei și Infrastructurii (Estonia) daune compensatorii în valoare de 537 219

euro pentru beneficiul nerealizat pe care pretindeau că l-au suferit în cursul anului 2018 ca urmare a obligației, prevăzută la articolul 34 din ÜTS, de a transporta gratuit, fără a primi în schimb o compensație de la stat, anumite categorii de călători în cadrul prestării de servicii comerciale de transport regulat pe teritoriul estonian.

20 La data de 10 iulie 2019, Ministerul Economiei și Infrastructurii a respins această cerere, motivând că, în conformitate cu articolul 34 din ÜTS, transportatorul nu primește compensații pentru transportul gratuit al persoanelor.

21 La data de 29 iulie 2019, Eesti Buss a fuzionat cu Lux Express Estonia și a fost radiată de la Registrul Comerțului.

22 La data de 12 august 2019, Lux Express Estonia a formulat o acțiune la instanța de trimitere, Tallinna Halduskohus (Tribunalul Administrativ din Tallinn, Estonia), având ca obiect obligarea Republicii Estonia la plata sumei de 851 960 de euro, corespunzătoare valorii beneficiului nerealizat pe care apreciază că l-a suferit ca urmare a aplicării articolului 34 din ÜTS, în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2018 și 31 iulie 2019, majorată cu dobânzi de întârziere. Lux Express Estonia a extins această cerere la beneficiul nerealizat pretins suferit în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2016 și 31 ianuarie 2020, și anume suma de 2 061 781 de euro, majorată cu dobânzi de întârziere.

23 Lux Express Estonia a susținut printre altele că obligația prevăzută la articolul 34 din ÜTS constituie o obligație de serviciu public, în sensul articolului 2 litera (e) din Regulamentul nr. 1370/2007. Or, din articolul 1 alineatul (1) din acest regulament ar rezulta că statele membre trebuie să acorde o compensație întreprinderilor de transport în schimbul costurilor ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public. În măsura în care ar interzice plata unei compensații pentru executarea unei astfel de obligații, articolul 34 din ÜTS ar fi incompatibil cu regulamentul menționat. Faptul că Republica Estonia nu a notificat în prealabil Comisiei această dispoziție conform articolului 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007 și articolului 108 TFUE nu ar exclude acordarea unei compensații. Lux Express Estonia a susținut de asemenea că, dacă s-ar considera că Regulamentul nr. 1370/2007 este inaplicabil litigiului principal, ar trebui să i se acorde o compensație în temeiul principiului proporționalității și al articolelor 16, 17, 41 și 51 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”).

24 Ministerul Economiei și Comunicațiilor a susținut că Regulamentul nr. 1370/2007 este inaplicabil litigiului principal întrucât Lux Express Estonia nu a încheiat un contract de servicii publice cu o autoritate competentă, ci exploatează linii comerciale. De asemenea, articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007 ar permite excluderea din domeniul de aplicare al acestui regulament a situațiilor în care o normă generală stabilește tarife maxime pentru anumite categorii de călători. Pe de altă parte, din moment ce nu se acordă nicio compensație, nu ar fi necesară informarea Comisiei cu privire la aceasta. Ministerul Economiei și Comunicațiilor a susținut de asemenea că, presupunând că obligația prevăzută la articolul 34 din ÜTS constituie o obligație de serviciu public în sensul regulamentului menționat, acesta din urmă nu impune compensarea transportatorului. Dispozițiile Tratatului FUE nu ar impune nici acordarea unui ajutor de stat. Prestarea de servicii efectuată de Lux Express Estonia ar fi rentabilă din punct de vedere economic chiar și în lipsa unei compensații.

25 Instanța de trimitere arată că Lux Express Estonia exploatează servicii comerciale de transport cu autocarul pe baza unei licențe comunitare de funcționare și nu a încheiat niciun contract de servicii publice cu autoritățile naționale sau locale. Această societate nu ar percepe nicio compensație din fonduri publice cu titlu de costuri de exploatare a acestor servicii.

26 Instanța de trimitere ridică, în primul rând, problema dacă situația de fapt din cauza principală este guvernată de Regulamentul nr. 1370/2007. În această privință, ea arată că Lux Express Estonia prestează un serviciu de transport de călători de interes economic general, în sensul articolului 2 litera (a) din acest regulament, din moment ce există un interes public ca un serviciu regulat de transport cu autocarul să fie asigurat între diferitele orașe din Estonia și acest serviciu este de natură să garanteze libera circulație a persoanelor. În aceste condiții, s-ar ridica problema dacă, atunci când o autoritate competentă, în sensul articolului 2 litera (b) din regulamentul menționat, nu a încheiat un contract de servicii publice cu o întreprindere de transport, dar a stabilit prin lege obligația transportatorilor care prestează servicii regulate pe teritoriul național de a transporta gratuit anumite categorii de călători, această obligație ar putea fi calificată drept „obligație de serviciu public”, în sensul articolului 2 litera (e) din același regulament.

27 Potrivit instanței de trimitere, ÜTS poate fi considerată drept o normă generală în sensul articolului 2 litera (l) și al articolului 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007 și, prin urmare, acest regulament s-ar aplica în cauza principală. Astfel, articolul 34 din ÜTS ar prevedea un tarif maxim (transport gratuit) pentru anumite categorii de călători. Stabilirea unui astfel de tarif maxim printr-o normă generală ar putea, potrivit articolului 3 alineatul (2) din regulamentul menționat, să constituie o obligație de serviciu public. În plus, acordând anumitor categorii de călători dreptul la transport gratuit, articolul 34 din ÜTS ar contribui la obiectivul de a oferi călătorilor un serviciu cu costuri mai scăzute, prevăzut la articolul 1 alineatul (1) din același regulament. Pe de altă parte, nu ar fi probabil ca o întreprindere care ține seama de propriile sale interese comerciale să furnizeze un serviciu de transport gratuit acestor călători fără intervenția autorităților publice.

28 În ipoteza în care Regulamentul nr. 1370/2007 ar fi aplicabil litigiului principal, instanța de trimitere ridică, în al doilea rând, problema dacă un stat membru poate exclude acordarea unei compensații către transportator pentru costurile care rezultă dintr-o obligație de serviciu public. Din articolul 3 alineatul (2) a doua teză din acest regulament ar rezulta că autoritatea competentă acordă transportatorului o compensație pentru executarea obligației tarifare prevăzute de norma generală. Ar fi de asemenea posibil să se deducă din cuprinsul articolului 1 alineatul (1) al doilea paragraf și al articolului 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din regulamentul menționat că, atunci când impune transportatorului o obligație de serviciu public, autoritatea competentă prevede o compensație pentru executarea acestei obligații. Totuși, această din urmă dispoziție ar face de asemenea referire la posibilitatea de a nu acorda nicio compensație.

29 Instanța de trimitere ridică, în al treilea rând, problema dacă articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007 permite excluderea din domeniul de aplicare al acestui regulament nu numai a normelor generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă, ci și a normelor generale privind stabilirea unor tarife maxime pentru alte categorii de călători decât cele vizate de această dispoziție, precum copiii de vârstă preșcolară, minorii cu handicap cu vârsta sub 16 ani, persoanele cu handicap grav în vârstă 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, conform articolului 34 din ÜTS. Această instanță ridică de asemenea problema dacă obligația de notificare

prevăzută la articolul 3 alineatul (3) și la articolul 108 TFUE se aplică situațiilor în care normele generale de stabilire a tarifelor maxime nu prevăd acordarea unei compensații transportatorilor însărcinați cu o obligație de serviciu public, din moment ce, în aceste situații, nu ar exista un risc de acordare a unui ajutor de stat.

30 În ipoteza în care Curtea ar aprecia că Regulamentul nr. 1370/2007 nu își găsește aplicarea în cauza principală, instanța de trimitere ridică, în al patrulea rând, problema dacă o obligație de a acorda întreprinderilor de transport o compensație în schimbul executării obligației prevăzute la articolul 34 din ÜTS rezultă dintr-un alt act de drept al Uniunii, ca de pildă carta.

31 În cazul în care ar decide să acorde o astfel de compensație societății Lux Express Estonia, această instanță urmărește să afle, în al cincilea rând, care sunt condițiile pe care trebuie să le respecte în cadrul stabilirii cuantumului compensației pentru ca aceasta din urmă să nu contravină normelor privind ajutoarele de stat. Potrivit instanței menționate, din moment ce Lux Express Estonia este liberă să stabilească tariful biletelor, iar rutele deservite pe teritoriul estonian prezintă un caracter puțin concurențial, beneficiul nerealizat din vânzarea titlurilor de transport poate să nu constituie un temei adecvat pentru calcularea costurilor exercitării obligației prevăzute la articolul 34 din ÜTS. Instanța de trimitere ridică problema dacă ar putea, pentru a evita o compensare în exces în efectuarea acestui calcul, chiar și în ipoteza în care Regulamentul nr. 1370/2007 nu ar fi aplicabil în cauza principală, să se refere prin analogie la normele care figurează în anexa la acest regulament.

32 În acest context, Tallinna Halduskohus (Tribunalul Administrativ din Tallinn) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze 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 nr. 1370/2007?

2) Dacă este vorba despre o obligație de serviciu public în sensul prevăzut de Regulamentul nr. 1370/2007, un stat membru are dreptul, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul 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 ar avea 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 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 TFUE 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 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)?

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

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

33 Prin intermediul primei întrebări formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 2 litera (e) din Regulamentul nr. 1370/2007 trebuie interpretat în sensul că intră sub incidența noțiunii de „obligație de serviciu public", prevăzută la această dispoziție, obligația întreprinderilor care asigură pe teritoriul statului membru în cauză un serviciu de transport rutier, maritim și feroviar regulat, prevăzută la articolul 34 din ÜTS, de a transporta gratuit și fără a primi o compensație din partea statului anumite categorii de călători, în special copiii de vârstă preșcolară și anumite categorii de persoane cu handicap.

34 Trebuie amintit că, potrivit articolului 1 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul nr. 1370/2007, acesta are ca scop definirea modului în care, în conformitate cu normele dreptului Uniunii, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru 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. În plus, din articolul 1 alineatul (2) din acest regulament rezultă că acesta se aplică exploatării naționale și internaționale a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatate în principal pentru interesul lor istoric sau turistic. Este exclus din domeniul de aplicare al regulamentului menționat printre altele transportul public de călători pe căi navigabile interioare. Cu toate acestea, statele membre pot aplica regulamentul menționat acestui din urmă transport. Din elementele prezentate Curții nu reiese că Republica Estonia a utilizat această posibilitate.

35 Articolul 2 litera (e) din Regulamentul nr. 1370/2007 definește noțiunea de „obligație de serviciu public" ca fiind „cerința 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".

36 Potrivit articolului 2 litera (b) din Regulamentul nr. 1370/2007, constituie o „autoritate competentă", în sensul acestui regulament, „orice autoritate publică sau grup de autorități publice dintr-unul sau mai multe state membre care are competența de a interveni în transportul public de călători într-o zonă geografică dată sau orice organism învestit cu o astfel de autoritate".

37 În plus, din articolul 3 din acest regulament rezultă că obligațiile de serviciu public pot face obiectul fie al unui contract de servicii publice, fie al unei norme generale, în sensul articolului 2 litera (l) din regulamentul menționat, și anume o măsură care se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă.

38 În speță, revine instanței de trimitere, care este singura competentă să aprecieze faptele, sarcina de a stabili dacă obligația prevăzută la articolul 34 din ÜTS îndeplinește condițiile menționate la articolul 2 litera (e) din Regulamentul nr. 1370/2007.

39 În aceste condiții, reiese din elementele aflate la dispoziția Curții, mai întâi, că această obligație decurge dintr-o dispoziție legislativă. În consecință, se poate considera, pe de o parte, că obligația menționată este definită sau determinată de o autoritate publică a unui stat membru care are posibilitatea de a interveni în transportul public de călători, așadar de o „autoritate competentă”, în sensul articolului 2 literele (b) și (e) din Regulamentul nr. 1370/2007, și, pe de altă parte, că aceeași obligație este stabilită prin intermediul unei „norme generale”, în sensul articolului 2 litera (l) din acest regulament.

40 În continuare, din articolul 34 din ÜTS rezultă că orice transportator care asigură pe teritoriul estonian un serviciu de transport rutier, maritim și feroviar regulat trebuie să transporte gratuit anumite categorii de călători, printre altele copiii de vârstă preșcolară și anumite categorii de persoane cu handicap. În observațiile sale scrise, guvernul estonian precizează că obligația prevăzută de această dispoziție este impusă în scopul de a permite familiilor cu copii mici și persoanelor cu handicap să utilizeze transportul public, făcându-l mai accesibil pentru acestea. Astfel, articolul 34 din ÜTS ar reflecta atenția deosebită pe care societatea estoniană o acordă acestor persoane.

41 Or, acest obiectiv ține de obiectivele principale ale Cărții albe a Comisiei din 12 septembrie 2001, menționate în mod specific în considerentul (4) al Regulamentului nr. 1370/2007, printre care figurează și cel de a oferi condiții tarifare specifice anumitor categorii de călători precum pensionarii. Obligația prevăzută la această dispoziție pare, așadar, să fie definită în vederea garantării serviciilor de interes general de transport de călători.

42 În sfârșit, instanța de trimitere precizează că este puțin probabil ca o întreprindere, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, să își asume această obligație fără a fi retribuită.

43 În aceste condiții, sub rezerva aprecierii definitive de către instanța de trimitere în raport cu ansamblul elementelor pertinente, este necesar să se considere că, în măsura în care impune oricărei întreprinderi care asigură pe teritoriul național un serviciu de transport rutier și feroviar regulat să transporte gratuit anumite categorii de călători, în special copiii de vârstă preșcolară și anumite categorii de persoane cu handicap, articolul 34 din ÜTS prevede o „obligație de serviciu public”, în sensul articolului 2 litera (b) din Regulamentul nr. 1370/2007.

44 Această considerație nu este infirmată de argumentul guvernului estonian potrivit căruia acest regulament nu se aplică exploatării liniilor de transport în afara contractelor de servicii publice.

45 Astfel, este suficient să se arate, pe de o parte, că articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1370/2007 nu face distincție între obligațiile de serviciu public în funcție de modul în care sunt definite.

46 Pe de altă parte, astfel cum s-a arătat la punctul 37 din prezenta hotărâre, din cuprinsul articolului 3 din Regulamentul nr. 1370/2007 rezultă că acesta din urmă se aplică atât obligațiilor de serviciu public prevăzute într-un contract de servicii publice, cât și celor impuse prin intermediul unor norme generale. Articolul 3 menționat vizează chiar, la alineatul (2), în mod

expres măsurile naționale prevăzute în norme generale, care stabilesc tarife maxime pentru anumite categorii de călători. Or, aceste măsuri includ obligațiile de a transporta călători cu titlu gratuit, precum cea prevăzută la articolul 34 din ÜTS.

47 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 2 litera (e) din Regulamentul nr. 1370/2007 trebuie interpretat în sensul că intră sub incidența noțiunii de „obligație de serviciu public”, prevăzută la această dispoziție, obligația întreprinderilor care asigură pe teritoriul statului membru în cauză un serviciu public de transport rutier și feroviar, prevăzută într-o dispoziție legislativă națională, de a transporta gratuit și fără a primi o compensație din partea statului anumite categorii de călători, în special copiii de vârstă preșcolară și anumite categorii de persoane cu handicap.

Cu privire la a doua întrebare

48 Prin intermediul celei de a doua întrebări formulate, instanța de trimitere solicită, în cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, în primul rând, în esență să se stabilească dacă articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul nr. 1370/2007 trebuie interpretat în sensul că permite autorităților competente să excludă acordarea de compensații întreprinderilor care furnizează un serviciu public de transport rutier și feroviar pe teritoriul statului membru în cauză pentru costurile suportate ca urmare a îndeplinirii unei obligații de serviciu public. În ipoteza în care aceste autorități ar putea exclude acordarea unei astfel de compensații, instanța de trimitere solicită Curții, în al doilea rând, să se pronunțe cu privire la condițiile în care ar putea recurge la această posibilitate.

49 Din motivarea deciziei de trimitere reiese că prima parte a acestei întrebări se întemeiază pe premisa că Regulamentul nr. 1370/2007 impune autorităților competente să acorde o compensație pentru costurile care decurg din obligațiile de serviciu public.

50 Pentru a furniza un răspuns util instanței de trimitere, trebuie, mai întâi, să se verifice validitatea acestei premise.

51 În această privință, articolul 3 alineatul (1) din acest regulament prevede că, 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.

52 Această dispoziție stabilește astfel principiul potrivit căruia obligațiile de serviciu public și compensațiile aferente trebuie stabilite în cadrul unui contract de servicii publice.

53 Prin derogare de la această dispoziție, prima teză a articolului 3 alineatul (2) din regulamentul menționat autorizează stabilirea, prin intermediul unor norme generale, a obligațiilor de serviciu public menite să stabilească tarife maxime pentru toți călătorii sau pentru anumite categorii de călători.

54 Potrivit celei de a doua teze a articolului 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. Acordarea acestei compensații trebuie efectuată în conformitate cu principiile prevăzute la articolele 4 si 6 și în anexa la acest regulament.

55 Rezultă din utilizarea formulării imperative „autoritatea competentă compensează” că această dispoziție nu prevede pentru autoritățile competente o simplă posibilitate, ci o obligație.

56 Această interpretare este susținută de contextul în care se înscrie dispoziția menționată. Astfel, articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul nr. 1370/2007 vizează „condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun obligații de serviciu public […] unei întreprinderi, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate […]”. Articolul 2a alineatul (2) din acest regulament privește specificațiile privind obligațiile de serviciu public și „compensarea aferentă a efectului financiar net al obligațiilor de serviciu public”.

57 În plus, reiese din evoluția reglementării Uniunii în materie că obligația de a acorda o compensație pentru costurile care decurg din obligațiile de serviciu public a fost regăsită până la Decizia 65/271, al cărei articol 6 prevedea că, de la 1 iulie 1967, se datorează o compensație, determinată potrivit metodelor comune, pentru costurile care decurg pentru transporturi din aplicarea, în ceea ce privește transportul de călători, a tarifelor și a condițiilor de transport impuse de către un stat membru în beneficiul uneia sau mai multor categorii sociale speciale.

58 Această obligație a fost ulterior preluată în esență la articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul nr. 1191/69, care a fost abrogat și înlocuit prin Regulamentul nr. 1370/2007.

59 Desigur, conținutul acestei prime dispoziții a fost modificat 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). Cu toate acestea, Curtea a statuat în esență că Regulamentul nr. 1191/69, astfel cum a fost modificat, prevede, pentru sarcinile care rezultă din astfel de obligații de serviciu public, acordarea unei compensații stabilite conform dispozițiilor regulamentului menționat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 mai 2009, Antrop și alții, C-504/07, EU:C:2009:290, punctul 21).

60 În plus, astfel cum a subliniat Comisia în observațiile sale scrise, legiuitorul Uniunii nu a modificat articolul 9 din Regulamentul nr. 1191/69, din care rezultă că compensarea costurilor care decurg, pentru întreprinderile de transport, din aplicarea la transportul de călători a unor tarife și condiții de transport impuse în beneficiul uneia sau mai multor categorii sociale speciale era datorată, la cererea acestor întreprinderi, de la 1 ianuarie 1971.

61 Interpretarea potrivit căreia articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007 nu prevede o simplă posibilitate, ci o obligație a autorităților competente de a acorda o compensație pentru costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public prevăzute de această dispoziție este confirmată și de obiectivele reglementării Uniunii în materie.

62 Astfel, reiese, în primul rând, din considerentele (1), (2) și (3) ale Deciziei 65/271 că aceasta urmărea atingerea obiectivului politicii comune în domeniul transporturilor de eliminare a disparităților care se manifestă prin impunerea în sarcina întreprinderilor de transport de către statele membre a unor obligații inerente noțiunii de serviciu public de natură să denatureze substanțial condițiile de concurență, în special prin adoptarea unor măsuri prin care se urmărește o compensație echitabilă a costurilor care rezultă din obligațiile de serviciu public ce corespund unor reduceri tarifare din motive sociale.

63 Primul, al doilea, al treilea și al treisprezecelea considerent ale Regulamentului nr. 1191/69 indică în esență că acesta urmărea atingerea aceluiași obiectiv.

64 Regulamentul nr. 1370/2007, care, la fel ca Regulamentul nr. 1191/69, a fost adoptat atât în temeiul dispozițiilor tratatului referitoare la politica comună în domeniul transporturilor, cât și al celor referitoare la ajutoarele de stat (Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punctul 35), urmărește de asemenea obiectivul menționat.

65 Astfel, considerentele (2) și (3) ale Regulamentului nr. 1370/2007 amintesc că, sub rezerva derogărilor prevăzute la articolul 73 CE (devenit articolul 93 TFUE), conform articolului 86 alineatul (2) CE [devenit articolul 106 alineatul (2) TFUE], întreprinderile cărora li s-a încredințat exploatarea serviciilor de interes economic general se supun normelor cuprinse în tratat și în special normelor privind concurența, în măsura în care aplicarea unor astfel de norme nu împiedică realizarea, în drept sau în fapt, a sarcinilor speciale care le sunt încredințate.

66 Considerentul (4) al acestui regulament evocă de asemenea printre altele obiectivul eliminării disparităților între întreprinderile de transport din diferite state membre, urmărit de Cartea albă a Comisiei din 12 septembrie 2001, intitulat „Politica europeană în domeniul transportului pentru anul 2010: momentul deciziei”.

67 Rezultă că obiectivul eliminării disparităților menționate a fost urmărit în mod constant de legiuitorul Uniunii.

68 Or, realizarea acestui obiectiv impune o obligație pentru toate autoritățile competente de a compensa costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public care urmăresc stabilirea unor tarife maxime pentru anumite categorii de călători, iar nu o simplă posibilitate de a acorda o astfel de compensație, care ar putea conduce la condiții disparate de funcționare a pieței transporturilor publice în cadrul Uniunii.

69 În al doilea rând, astfel cum reiese din articolul 1 alineatul (1) primul paragraf și din considerentul (4) al Regulamentului nr. 1370/2007, la obiectivul menționat se adaugă cel de a garanta, printr-o concurență reglementată, prestarea de servicii de transport de călători 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.

70 Or, legiuitorul Uniunii a recunoscut, în cuprinsul considerentului (34) al acestui regulament, că compensația pentru serviciile publice se poate dovedi necesară în sectorul transportului terestru de călători, astfel încât întreprinderile care răspund de serviciile publice să exploateze aceste servicii pe baza principiilor și în condițiile care le permit să își îndeplinească sarcinile.

71 Din considerațiile care precedă rezultă că Regulamentul nr. 1370/2007 impune autorităților competente să acorde o compensație pentru costurile care decurg din obligațiile de serviciu public.

72 În ceea ce privește, în continuare, articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul nr. 1370/2007, această dispoziție prevede că contractele de servicii publice și normele generale stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, „dacă există”.

73 În această privință, nimic nu indică faptul că, prin dispoziția menționată, legiuitorul Uniunii a intenționat să autorizeze autoritățile competente să se îndepărteze de principiul compensării efectului financiar al respectării obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul unor norme generale, prevăzut la articolul 3 alineatul (2) din acest regulament.

74 În ceea ce privește expresia „dacă există”, utilizată la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din regulamentul menționat, din contextul în care se înscrie această dispoziție reiese că această expresie evocă posibilitatea autorităților competente, prevăzută la articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf și la articolul 3 alineatul (1) din același regulament, de a alege, în cadrul unui contract de servicii publice, să acorde operatorilor, în completarea sau în locul unor drepturi exclusive, o compensație în schimbul executării unor obligații de serviciu public.

75 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la prima parte a celei de a doua întrebări că articolul 3 alineatul (2) și articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul nr. 1370/2007 trebuie interpretate în sensul că autoritățile competente sunt obligate să acorde întreprinderilor care asigură pe teritoriul statului membru în cauză un serviciu public de transport rutier și feroviar o compensație pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea unei obligații pentru aceste întreprinderi, stabilită printr-o normă generală, de a transporta gratuit anumite categorii de călători, în special copiii de vârstă preșcolară și anumite categorii de persoane cu handicap.

76 Având în vedere răspunsul dat la prima parte a celei de a doua întrebări, nu este necesar să se răspundă la a doua parte a acestei întrebări.

Cu privire la a treia întrebare

77 Prin intermediul celei de a treia întrebări formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească, în primul rând, dacă articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007 trebuie interpretat în sensul că permite statelor membre să excludă din domeniul de aplicare al acestui regulament norme generale care instituie tarife maxime pentru alte categorii de călători decât cele menționate în această prevedere. În cazul unui răspuns afirmativ, instanța de trimitere solicită, în al doilea rând, să se stabilească dacă obligația de notificare, prevăzută la dispoziția menționată și la articolul 108 TFUE, se aplică și normelor generale excluse din domeniul de aplicare al regulamentului respectiv care nu prevăd plata niciunei compensații pentru serviciul public.

78 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, numai instanța națională, care este sesizată cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume răspunderea pentru hotărârea judecătorească ce urmează a fi pronunțată, are competența să aprecieze, luând în considerare particularitățile cauzei, atât necesitatea unei decizii preliminare pentru a fi în măsură să pronunțe propria hotărâre, cât și pertinența întrebărilor pe care le adresează Curții, care beneficiază de o prezumție de pertinență. În consecință, în cazul în care întrebarea adresată privește interpretarea sau validitatea unei norme de drept al Uniunii, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe, cu excepția cazului în care este evident că interpretarea solicitată nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util întrebării respective (Hotărârea din 5 mai 2022, Zagrebačka banka, C-567/20, EU:C:2022:352, punctul 43 și jurisprudența citată).

79 Trebuie arătat că articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007 autorizează statele membre să excludă din domeniul de aplicare al acestui regulament normele generale privind compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă. O astfel de excludere nu este, așadar, automată, ci implică un demers activ din partea statelor membre.

80 În speță, reiese din dosarul prezentat Curții că Republica Estonia nu a întreprins niciun demers prin care să se urmărească utilizarea posibilității, prevăzută de această prevedere, de a exclude din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 1370/2007 anumite norme generale referitoare la compensațiile financiare acordate pentru obligațiile de serviciu public.

81 Prin urmare, a treia întrebare este în mod vădit de natură ipotetică. Această întrebare este prin urmare inadmisibilă.

Cu privire la a patra întrebare

82 Din însuși modul de redactare a celei de a patra întrebări reiese că aceasta este adresată numai în eventualitatea în care Regulamentul nr. 1370/2007 nu ar fi aplicabil în cauza principală.

83 Având în vedere răspunsul dat la primele două întrebări, nu este necesar să se răspundă la a patra întrebare.

Cu privire la a cincea întrebare

84 Prin intermediul celei de a cincea întrebări formulate, instanța de trimitere solicită Curții în esență să se pronunțe cu privire la condițiile pe care trebuie să le respecte plata unei compensații pentru serviciul public pentru a fi conformă cu normele Uniunii referitoare la ajutoarele de stat. Din motivarea deciziei de trimitere reiese că această instanță urmărește să afle în special dacă beneficiul nerealizat din vânzarea biletelor, înregistrat de transportator din cauza respectării unei obligații de serviciu public, constituie un temei adecvat pentru calcularea costurilor exercitării acestei obligații care trebuie luate în considerare pentru stabilirea cuantumului acestei compensații.

85 În această privință, potrivit articolului 1 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul nr. 1370/2007, acesta are ca scop definirea modului în care, în conformitate cu normele dreptului Uniunii, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători.

86 Rezultă că, la fel ca Regulamentul nr. 1191/69, pe care l-a abrogat și l-a înlocuit, Regulamentul nr. 1370/2007 stabilește un regim pe care statele membre sunt obligate să îl respecte atunci când intenționează să impună obligații de serviciu public întreprinderilor de transport public terestru (a se vedea prin analogie Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, punctele 43-53).

87 Astfel cum rezultă din cuprinsul articolului 9 alineatul (1) și al considerentului (35) al Regulamentului nr. 1370/2007, compensațiile de serviciu public pentru exploatarea serviciilor publice de transport de călători sau pentru respectarea obligațiilor tarifare instituite prin norme generale și achitate în conformitate cu prezentul regulament este compatibilă cu piața comună. Aceste compensații sunt scutite de obligația de notificare prealabilă stabilită la articolul 108 alineatul (3) TFUE.

88 În ceea ce privește compensațiile pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul normelor generale, care urmăresc instituirea unor tarife maxime pentru anumite categorii de călători, articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1370/2007 prevede că aceste compensații se acordă în conformitate cu principiile stabilite la articolele 4 și 6 și în anexa la acest regulament, astfel încât să se evite compensarea în exces.

89 Din cuprinsul punctului 2 din anexa la acest regulament rezultă că 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.

90 Or, astfel cum a arătat în esență Comisia în observațiile sale scrise, beneficiul nerealizat din vânzarea de bilete nu reprezintă în mod necesar efectul conformării cu obligația de a transporta gratuit anumiți călători asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Astfel, transportul acestor călători nu privează întreprinderea de transport în cauză de posibilitatea de a transporta pasageri care trebuie să achiziționeze un bilet decât în cazurile în care nu mai există niciun loc pentru aceștia din urmă. În plus, costurile suplimentare pe care le implică pentru operator prezența la bordul unui autocar a unor călători care urmează să fie transportați gratuit se pot dovedi neglijabile.

91 Revine instanței de trimitere, care este singura competentă să aprecieze faptele, sarcina de a verifica cuantumul corespunzător efectului financiar net datorat respectării obligației prevăzute la articolul 34 din ÜTS asupra costurilor și veniturilor reclamantei din litigiul principal și de a se asigura că compensația nu depășește acest cuantum.

92 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a cincea întrebare că articolul 3 alineatul (2) și punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1370/2007 trebuie interpretate în sensul că compensațiile pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și a veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul normelor generale, care urmăresc instituirea unor tarife maxime pentru anumite categorii de călători, trebuie acordate în conformitate cu principiile enunțate la articolele 4 și 6 și în anexa la acest regulament, astfel încât să se evite compensarea în exces. 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, care 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.

Cu privire la cheltuielile de judecată

93 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

1) **Articolul 2 litera (e) din Regulamentul (CE) 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, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2016/2338 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016,**

   trebuie interpretat în sensul că:

   intră sub incidența noțiunii de „obligație de serviciu public”, prevăzută la această dispoziție, obligația întreprinderilor care asigură pe teritoriul statului membru în cauză un serviciu public de transport rutier și feroviar, prevăzută într-o dispoziție legislativă națională, de a transporta gratuit și fără a primi o compensație din partea statului anumite categorii de călători, în special copiii de vârstă preșcolară și anumite categorii de persoane cu handicap.

2) **Articolul 3 alineatul (2) și articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul nr. 1370/2007, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul 2016/2338,**

   trebuie interpretate în sensul că:

   autoritățile competente sunt obligate să acorde întreprinderilor care asigură pe teritoriul statului membru în cauză un serviciu public de transport rutier și feroviar o compensație pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea unei obligații pentru aceste întreprinderi, stabilită printr-o normă generală, de a transporta gratuit anumite categorii de călători, în special copiii de vârstă preșcolară și anumite categorii de persoane cu handicap.

3) **Articolul 3 alineatul (2) și punctul 2 din anexa la Regulamentul nr. 1370/2007, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul 2016/2338,**

   trebuie interpretate în sensul că:

   compensațiile pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul normelor generale, care urmăresc instituirea unor tarife maxime pentru anumite categorii de călători, trebuie acordate în conformitate cu principiile enunțate la articolele 4 și 6 și în anexa la acest regulament, astfel încât să se evite compensarea în exces. 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, care 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.

Semnături