

**Sprawa C-614/20**

**Streszczenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 98 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości**

**Data wpływu:**

18 listopada 2020 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Tallinna Halduskohus (Estonia)

**Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:**

18 listopada 2020 r.

**Strona skarżąca:**

AS Lux Express Estonia

**Druga strona postępowania:**

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (Ministerstwo Gospodarki i Komunikacji)

**Przedmiot postępowania głównego**

Skarga o odszkodowanie wniesiona przez AS Lux Express Estonia przeciwko Republice Estonii

**Przedmiot i podstawa prawna odesłania prejudycjalnego**

Wykładnia rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315, s. 1), art. 2 lit. e), art. 3 ust. 2 i 3 oraz art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (i).

## Pytania prejudycjalne

1. Czy nałożenie na wszystkie przedsiębiorstwa prawa prywatnego, które wykonują na terytorium kraju regularne przewozy pasażerskie w transporcie drogowym, wodnym lub kolejowym w celach zarobkowych, tego samego zobowiązania do bezpłatnego przewozu niektórych kategorii pasażerów (dzieci w wieku przedszkolnym, osób niepełnosprawnych do ukończenia 16. roku życia, osób z poważną niepełnosprawnością, które ukończyły 16. rok życia, osób ze znacznym upośledzeniem wzroku i osób towarzyszących osobom z poważnym lub znacznym upośledzeniem wzroku oraz psów przewodników osoby niewidomej lub psów pomocników osoby niepełnosprawnej) stanowi zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu art. 2 lit. e) i art. 3 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?
2. Jeżeli jest to zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia nr 1370/2007: Czy państwo członkowskie ma na podstawie art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia nr 1370/2007 prawo wyłączyć ustawą krajową rekompensatę dla przewoźnika za wykonanie takiego zobowiązania?  
  
Jeżeli państwo członkowskie ma prawo wyłączyć rekompensatę dla przewoźnika, to na jakich warunkach może to zrobić?
3. Czy art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007 pozwala na wyłączenie z zakresu zastosowania tego rozporządzenia ogólnych zasad ustalania taryf maksymalnych dla innych kategorii pasażerów niż te, o których mowa w tym przepisie?  
  
Czy obowiązek poinformowania Komisji Europejskiej zgodnie z art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ma zastosowanie również w przypadku, gdy ogólne zasady ustalania taryf maksymalnych nie ustanawiają rekompensaty dla przewoźnika?
4. Jeżeli rozporządzenie nr 1370/2007 nie ma zastosowania w niniejszej sprawie: czy przyznanie rekompensaty może opierać się na innym akcie prawnym Unii Europejskiej (takim jak Karta praw podstawowych Unii Europejskiej)?
5. Jakie warunki musi spełniać ewentualna rekompensata, która ma być przyznana przewoźnikowi, aby spełniać wymogi wynikające z przepisów o pomocy państwa?

### **Przywołane przepisy prawa Unii**

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315, s. 1), art. 1–4.

Artykuł 108 TFUE.

Komunikat Komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz.U. 2014, C 92, s. 1), pkt 2.2.2 i 2.2.3.

Karta praw podstawowych Unii Europejskiej, art. 16, 17, 41 i 51.

### **Przywołane przepisy krajowe**

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie pasażerskim (RT I, z dnia 23 marca 2015 r., 2), w wersji mającej zastosowanie do postępowania głównego (RT I, z dnia 30 czerwca 2020 r., 24), która weszła w życie w dniu 1 października 2015 r. (zwaną dalej „ustawą”), regularne przewozy wykonywane są zarówno na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych (§ 19), jak i jako komercyjne przewozy regularne (§ 4 ust. 4). Taryfa dla komercyjnych przewozów regularnych jest ustalana przez przewoźnika (§ 31 ust. 2 i 4 ustawy), taryfa maksymalna za każdy kilometr przejechany przez dany pojazd lub taryfa maksymalna za bilety w ramach regularnych przewozów wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych jest ustalana przez właściwy urząd (§ 31 ust. 2 i 4 ustawy).

Paragraf 34 ustawy stanowi:

„Bezpłatne, regularne przewozy krajowe

Na krajowej trasie drogowej, wodnej lub kolejowej przewoźnik jest zobowiązany do bezpłatnego przewozu dzieci, które do dnia 1 października bieżącego roku szkolnego nie ukończyły siódmego roku życia, a także dzieci, dla których obowiązek szkolny został odroczony, osób niepełnosprawnych do ukończenia 16. roku życia, osób z poważną niepełnosprawnością, które ukończyły 16. rok życia, osób ze znacznym upośledzeniem wzroku i osób towarzyszących osobom z poważnym lub znacznym upośledzeniem wzroku oraz psów przewodników osoby niewidomej lub psów pomocników osoby niepełnosprawnej. Przewoźnik nie otrzymuje rekompensaty za bezpłatny przewóz pasażerów tych kategorii”.

### **Zwięzłe przedstawienie stanu faktycznego i przebiegu postępowania**

- 1 Prywatne przedsiębiorstwa Eesti Buss OÜ (zwane dalej „Eesti Buss”) i AS Lux Express Estonia (zwane dalej „Lux Express” lub „skarżącą”) otrzymały wspólnotową licencję na przewóz osób w sierpniu 2013 r. i marcu 2015 r. Świadczyły one komercyjne usługi przewozów regularnych autobusami na terenie kraju. W dniu 29 lipca 2019 roku spółka Eesti Buss została wykreślona z rejestru handlowego na skutek jej połączenia z Lux Express.
- 2 W dniu 5 czerwca 2019 r. Eesti Buss i Lux Express złożyły do Ministra Gospodarki i Infrastruktury wnioski o odszkodowanie w wysokości 537 219 EUR. Podniosły one, że szkoda ta wynika z ich zobowiązania, opartego na § 34 ustawy, do bezpłatnego przewozu niektórych kategorii pasażerów w ramach krajowych komercyjnych przewozów regularnych, bez otrzymywania w zamian jakiegokolwiek rekompensaty od państwa. Rekompensata dotyczy wynikającej z § 34 ustawy utraty przez wnioskodawczynie przychodów ze sprzedaży biletów w 2018 r.
- 3 W odpowiedzi z dnia 10 lipca 2019 r. Minister Gospodarki i Infrastruktury oddalił ten wniosek, uzasadniając to tym, że przewoźnik zgodnie z § 34 ustawy nie otrzymuje rekompensaty za bezpłatny przewóz pasażerów.
- 4 W dniu 12 sierpnia 2019 r. spółka Lux Express wniosła przeciwko Republice Estonii skargę do Tallinna Halduskohus (sądu administracyjnego w Tallinie) o odszkodowanie w wysokości 851 960 EUR. Kwota rekompensaty odpowiada przychodom ze sprzedaży biletów, które spółka Lux Express wraz ze spółką Eesti Buss utraciła na podstawie § 34 ustawy w okresie od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 31 lipca 2019 r. W trakcie postępowania skarżąca zwiększyła swoje żądanie wypłaty odszkodowania do kwoty 2 061 781 EUR, która obejmowała odszkodowanie za szkodę poniesioną przez obie spółki w okresie od dnia 1 stycznia 2016 r. do dnia 31 stycznia 2020 r. Spółka zawnioskowała o wypłatę rekompensaty wraz z odsetkami. Tytułem żądania ewentualnego spółka wniosła o zasądzenie od Republiki Estońskiej finansowej rekompensaty w odpowiedniej wysokości, wraz z odsetkami, według uznania sądu.

### **Istotne argumenty stron postępowania głównego**

- 5 Skarżąca uważa, że zobowiązanie do bezpłatnego przewozu stanowi istotną i nieproporcjonalną ingerencję w prawo własności, swobodę prowadzenia działalności gospodarczej i swobodę zawierania umów, które zostały jej przyznane w konstytucji Republiki Estonii. Skarżąca świadczy usługi w zakresie przewozu autobusami wyłącznie w ramach komercyjnych przewozów regularnych i w warunkach gospodarki rynkowej, a zatem nie podlega zobowiązaniu z tytułu świadczenia usług publicznych. Nie istnieją żadne wyjątkowe okoliczności (wojna, katastrofa), które uzasadniałyby nałożenie na spółki, w których podmioty prawa publicznego nie mają udziału, zobowiązania do wykonywania zadań publicznych bez rekompensaty. Nałożenie zobowiązania do bezpłatnego

przewozu powoduje, że przewoźnicy są nierówno traktowani w porównaniu z innymi przedsiębiorcami świadczącymi usługi użyteczności publicznej (np. usługi dostawy gazu, energii elektrycznej, ogrzewania, wody i kanalizacji, usługi wywozu odpadów, usługi pocztowe i komunikacyjne), ponieważ inni przedsiębiorcy nie są zobowiązani do oferowania swoich usług bezpłatnie. Podobnie przewoźnicy komercyjni są traktowani nierówno w porównaniu z przewoźnikami działającymi w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Ci ostatni otrzymują rekompensatę na podstawie ceny za kilometr trasy, co oznacza, że przychody przewoźnika nie są uzależnione od liczby pasażerów, cen biletów lub zniżek cen biletów. Przedsiębiorstwo transportowe działające w celach zarobkowych musi pokryć swoje koszty z ceny biletu, a obowiązek zapewnienia bezpłatnego przewozu ogranicza jego przychody. Intensywność ingerencji zwiększa fakt, że przewozy regularne świadczone w ramach umowy o świadczenie usług publicznych pokrywają się, w całości lub w części, z usługami świadczonymi przez przewoźników komercyjnych oraz że państwo i władze lokalne świadczą również w szerokim zakresie i bezpłatnie usługi transportu publicznego. Wobec przewoźników komercyjnych stosowana jest zatem nieuczciwa konkurencja.

- 6 Ze względu na to, że odsetek pasażerów podróżujących bezpłatnie w ogólnej liczbie pasażerów (średnio 3%) jest znaczny, przewoźnicy ponoszą wysokie koszty zapewnienia bezpłatnego transportu. Utrata przychodów skarżącej wynosi od 5% do 7% przychodów ze sprzedaży biletów. Utracone przychody zostały obliczone na podstawie pełnej ceny bez podatku VAT (tj. ceny podstawowej) biletów wydanych pasażerom przez skarżącą zgodnie z § 34 ustawy. Gdyby przewoźnik przeniósł koszty bezpłatnego transportu na pozostałych pasażerów, cena usługi wzrosłaby, co mogłoby zmniejszyć popyt i zysk przewoźnika. Przewoźnik znalazł się w trudnej sytuacji i może zostać zmuszony do zaprzestania swojej działalności. Koszty związane z zarządzaniem zniżkami taryfowymi wprowadzonymi przez państwo nie mogą być znaczne.
- 7 Artykuł 1 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007 stanowi, że państwo musi zrekompensować podmiotom świadczącym usługi publiczne koszty poniesione w związku z wykonywaniem zobowiązań do świadczenia usług publicznych. Chodzi tu o zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu art. 2 lit. e) tego rozporządzenia, ponieważ podmiot gospodarczy działający zgodnie z interesem gospodarczym nie świadczyłby bezpłatnie usługi w przypadku braku obowiązku nałożonego przez prawo. Ze względu na to, że § 34 ustawy zakazuje zapłaty wynagrodzenia za wykonanie zobowiązania, przepis ten jest sprzeczny z rozporządzeniem nr 1370/2007 i nie powinien być stosowany. Okoliczność, że państwo nie poinformowało wcześniej Komisji Europejskiej o tej ogólnej zasadzie (art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007 i art. 108 TFUE) nie stoi na przeszkodzie przyznaniu rekompensaty.
- 8 Gdyby rozporządzenie nr 1370/2007 nie miało zastosowania w niniejszej sprawie, rekompensata musiałaby zostać przyznana na podstawie ogólnych zasad prawa

Unii Europejskiej (zasada proporcjonalności, art. 16, 17, 41 i 51 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej).

- 9 Ministerstwo Gospodarki i Komunikacji (druga strona postępowania) wnosi o oddalenie skargi. Przedmiotowy obowiązek został nałożony w celu uczynienia transportu publicznego bardziej przystępnym cenowo dla osób niepełnosprawnych i rodzin z małymi dziećmi oraz w celu zwiększenia mobilności tych osób. Zobowiązanie to zostało nałożone także w celu właściwego wykorzystania i oszczędności pieniędzy publicznych. Są to uzasadnione cele. Prawodawca ma dużą swobodę w kształtowaniu polityki społecznej. Naruszenie praw podstawowych skarżącej jest niewielkie – zgodnie z nieudokumentowanym twierdzeniem skarżącej 3% pasażerów jest przewożonych bezpłatnie. Skarżąca ma swobodę w ustalaniu taryfy dla pozostałych pasażerów. Biorąc pod uwagę różne taryfy ustalone przez skarżącą, jest prawdopodobne, że nawet bez obowiązku przewidzianego w § 34 ustawy, skarżąca sama ustaliłaby bezpłatną lub korzystniejszą taryfę dla osób niepełnosprawnych i dzieci w wieku przedszkolnym. Ze względu na to, że stopień zapewnienia autobusów niezbyt często wynosi 100%, skarżąca nie musi rezygnować z jakichkolwiek przychodów z powodu przewozu osób niepełnosprawnych i dzieci w wieku przedszkolnym. Skarżąca nie jest zobowiązana do rezerwacji miejsc dla tych kategorii pasażerów na zasadzie pierwszeństwa. Przedmiotowy obowiązek istnieje od 2000 r. i przewoźnik od samego początku mógł brać go pod uwagę przy prowadzeniu swojej działalności gospodarczej. Skarżąca jest w dobrej sytuacji ekonomicznej, ubiega się o licencję na nową trasę, kupuje nowe autobusy, obsługuje coraz większą liczbę pasażerów, a jej przychody wzrosły. W konsekwencji istniejące od dłuższego czasu zobowiązanie nie stanowiło przeszkody w osiągnięciu przez skarżącą sukcesu gospodarczego. Obsługuje ona regularne przewozy komercyjne, za które pobierana jest opłata. Trasy nierentowne są obsługiwane przez regularny transport publiczny, który nie stanowi konkurencji dla regularnych przewozów komercyjnych. Przewoźnik komercyjny może zaprzestać swojej działalności, jeśli sobie tego życzy. Obowiązek ten jest zatem proporcjonalny i zgodny z konstytucją. Porównanie z innymi przedsiębiorstwami świadczącymi usługi użyteczności publicznej nie ma znaczenia w niniejszej sprawie. Nie doszło do naruszenia praw podstawowych skarżącej, a zapłata odszkodowania nie jest uzasadniona.
- 10 Rozporządzenie nr 1370/2007 nie ma zastosowania, ponieważ reguluje ono zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych. Ze skarżącą nie została zawarta żadna umowa o świadczenie usług publicznych. Artykuł 3 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007 zezwala na wyłączenie z zakresu zastosowania tego rozporządzenia przypadków, w których ogólna zasada przewiduje taryfy maksymalne dla niektórych kategorii pasażerów. Jeśli nie wypłaci się za to rekompensaty, Komisja Europejska nie musi być nawet o tym informowana. Nawet jeśli zobowiązanie określone w § 34 ustawy jest zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia nr 1370/2007, to z rozporządzenia tego nie wynika, że za takie zobowiązanie należy wypłacić przewoźnikowi rekompensatę. Również TFUE nie nakłada obowiązku udzielania

pomocy państwa. Świadczenie usługi jest ekonomicznie opłacalne nawet bez rekompensaty.

### **Zwięzłe przedstawienie uzasadnienia odesłania prejudycjalnego**

- 11 Skarżąca żąda od państwa rekompensaty za to, że zgodnie z § 34 ustawy była ona zobowiązana – bez żadnej rekompensaty ze strony państwa – do bezpłatnego przewozu osób należących do określonej kategorii pasażerów w ramach komercyjnych regularnych przewozów autobusami. Jest bezsporne, że skarżąca prowadzi komercyjne przewozy autobusami wyłącznie na podstawie zezwoleń na określone trasy. Ani państwo, ani jednostka samorządu terytorialnego nie zawarły ze skarżącą umowy o świadczenie usług publicznych i nie wypłacają skarżącej żadnej rekompensaty ze środków publicznych na pokrycie kosztów regularnych przewozów.
- 12 W ramach badania merytorycznego sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy obecna sytuacja regulowana jest nie tylko przez prawo krajowe, lecz również przez rozporządzenie nr 1370/2007. Rozporządzenie to reguluje świadczenie usług w sektorze transportu pasażerskiego (art. 1 ust. 1). Skarżąca świadczy usługę transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym [art. 2 lit. a) rozporządzenia nr 1370/2007], ponieważ istnieje interes publiczny w utrzymywaniu regularnych połączeń autobusowych między różnymi miastami, co zapewnia mobilność ludzi. Powstaje pytanie, czy sytuację, w której państwo nakłada na prywatnych przewoźników obsługujących komercyjne przewozy regularne zobowiązanie do bezpłatnego przewozu określonych kategorii pasażerów, można również rozumieć jako nakładanie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu art. 2 lit. e) rozporządzenia nr 1370/2007. Druga strona postępowania jest przekonana, że nie jest to zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych i że rozporządzenie nr 1370/2007 nie ma zastosowania w niniejszej sprawie.
- 13 Jak wynika z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007, właściwy organ zazwyczaj nakłada zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych na usługodawcę w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Ustęp 2 tego artykułu przewiduje, że w drodze odstępstwa od ust. 1, zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które mają na celu określenie taryf maksymalnych dla wszystkich lub niektórych kategorii pasażerów mogą także stanowić przedmiot zasad ogólnych. W niniejszej sprawie właściwy organ nie zawarł ze skarżącą umowy o świadczenie usług publicznych, lecz w drodze ustawy nałożył na przewoźników świadczących krajowe usługi przewozu regularnego zobowiązanie do bezpłatnego przewozu określonych kategorii pasażerów.
- 14 Zdaniem sądu odsyłającego ustawa może być uznana za zasadę ogólną w rozumieniu art. 2 lit. 1) i art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 1370/2007. Wykładnię tę potwierdzają pkt 2.2.2 i 2.2.3 komunikatu Komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007

dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

- 15 W § 34 ustawy przewidziano maksymalną taryfę (przewóz bezpłatny) dla określonych kategorii pasażerów. Ustalenie takiej taryfy maksymalnej na podstawie przepisu mającego charakter zasady ogólnej może stanowić nałożenie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 1370/2007. Dlatego też sąd odsyłający uważa, inaczej niż druga strona postępowania, że rozporządzenie nr 1370/2007 ma zastosowanie w niniejszej sprawie.
- 16 Zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007 jednym z celów ingerencji w sektor pasażerskiego transportu publicznego jest świadczenie tańszych usług. Wprowadzenie na podstawie § 34 ustawy uprawnienia dla określonych kategorii pasażerów do bezpłatnego przewozu służy m.in. zagwarantowaniu tym pasażerom tańszych usług. Przyznała to również druga strona postępowania. Nie jest prawdopodobne, aby przedsiębiorca realizujący swoje interesy gospodarcze zapewnił tym pasażerom bezpłatne przewozy, nie będąc do tego zmuszonym przez władze publiczne. W związku z tym sąd odsyłający uważa, że niniejsza sprawa jest objęta celem i zakresem zastosowania art. 1 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1370/2007. Sąd ten uważa jednak za konieczne zwrócić się do Trybunału z pytaniem, czy sąd prawidłowo określił zakres zastosowania rozporządzenia nr 1370/2007.
- 17 Jeżeli rozporządzenie nr 1370/2007 ma zastosowanie do okoliczności faktycznych niniejszej sprawy, art. 3 ust. 2 zdanie drugie tego rozporządzenia stanowi, że właściwy organ zapewnia przewoźnikowi rekompensatę za wypełnianie zobowiązań taryfowych określonych na podstawie zasad ogólnych. Z art. 1 ust. 1 akapit drugi i art. 4 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 1370/2007 można również wywnioskować, że właściwy organ, nakładając na przewoźnika zobowiązania do świadczenia usług publicznych, przewiduje przyznanie rekompensaty za realizację tych zobowiązań. Jednakże w art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia nr 1370/2007 wskazano na możliwość niewypłacania żadnej rekompensaty. Sąd odsyłający zastanawia się zatem, czy art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia nr 1370/2007 daje państwu członkowskiemu prawo do wyłączenia na mocy prawa krajowego rekompensaty dla przewoźnika. Jeżeli państwo członkowskie ma prawo wyłączyć rekompensatę dla przewoźnika, to na jakich warunkach może to zrobić, aby prawa przedsiębiorcy nie zostały nieproporcjonalnie naruszone? Ze względu na to, że skarżąca obsługuje wyłącznie komercyjne przewozy regularne i czyni to w celach zarobkowych, nałożenie zobowiązania do bezpłatnych przewozów w sposób nieunikniony wpływa na jej swobodę prowadzenia działalności gospodarczej i zdolność do generowania przychodów. Chociaż skarżąca jest w dobrej kondycji ekonomicznej (w 2018 r. osiągnęła ona zysk w wysokości 864 752 EUR, a w 2019 r. w wysokości 2 160 475 EUR), takie zobowiązanie ma takie same skutki w stosunku do innych przewoźników komercyjnych, których sytuacja ekonomiczna może nie być równie dobra,



a nałożenie zobowiązania do świadczenia bezpłatnego przewozu bez rekompensaty może okazać się niesprawiedliwe wobec przedsiębiorstwa.

- 18 Artykuł 3 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007 zezwala na wyłączenie z zakresu zastosowania tego rozporządzenia ogólnych zasad dotyczących rekompensat finansowych odnoszących się do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych przewidujących taryfy maksymalne dla uczniów, studentów, praktykantów i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Zgodnie z § 34 ustawy przewozy na korzystniejszych zasadach przysługują dzieciom w wieku przedszkolnym, osobom niepełnosprawnym do ukończenia 16. roku życia, osobom z poważną niepełnosprawnością, które ukończyły 16. rok życia, osobom ze znacznym upośledzeniem wzroku oraz osobom towarzyszącym osobom z poważnym lub znacznym upośledzeniem wzroku, a także psom przewodnikom osoby niewidomej lub psom pomocnikom osoby niepełnosprawnej. Kategorie beneficjentów przewidziane w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007 i w § 34 ustawy są zatem różne. Druga strona postępowania uważa, że art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007 ma zastosowanie również w niniejszej sprawie i pozwala na wyłączenie z zakresu zastosowania tego rozporządzenia również kategorii pasażerów, o których mowa w § 34 ustawy. Ze względu na to, że wyliczenie kategorii pasażerów zawarte w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007 jest wyczerpujące, sąd odsyłający nie podziela stanowiska drugiej strony postępowania. Sąd zwraca się zatem do Trybunału z pytaniem, czy art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007 pozwala na wyłączenie z zakresu zastosowania tego rozporządzenia również ogólnych zasad przewidujących taryfy maksymalne dla innych kategorii pasażerów niż te, o których mowa w tym przepisie.
- 19 Zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007 ogólne zasady wyłączone z zakresu jego zastosowania muszą zostać zgłoszone Komisji Europejskiej zgodnie z art. 88 traktatu WE (art. 108 TFUE). Sąd odsyłający zastanawia się, czy obowiązek poinformowania Komisji Europejskiej zgodnie z art. 108 TFUE ma zastosowanie również w przypadku, gdy zasady ogólne przewidujące taryfy maksymalne nie ustanawiają rekompensaty dla przewoźnika. W takim przypadku nie istnieje ryzyko, że państwo udzieliłoby jakiegokolwiek pomocy. Sąd stawia zatem pytanie, czy również sytuacja, w której państwo członkowskie wyłącza z zakresu zastosowania tego rozporządzenia ogólne zasady przewidujące taryfy maksymalne dla kategorii pasażerów, które nie są wymienione w art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 1370/2007, ale nie przewiduje w zamian za to żadnej rekompensaty dla przewoźnika, jest zgodna z tym rozporządzeniem.
- 20 W przypadku gdyby Trybunał uznał, że niniejszy spór nie jest objęty zakresem zastosowania rozporządzenia nr 1370/2007, powstaje pytanie, czy przyznanie rekompensaty może opierać się na innym akcie prawnym Unii Europejskiej (na przykład Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej), czy też spór ten powinien być rozstrzygany wyłącznie na podstawie prawa krajowego.

- 21 Jeżeli w ramach rozpatrywania sprawy sąd odsyłający zdecyduje, że rekompensata ma zostać przyznana albo na podstawie prawa Unii, albo na podstawie prawa krajowego, powstaje ponadto pytanie, jakie warunki należy wziąć pod uwagę przy ustalaniu kwoty rekompensaty, tak aby nie naruszała ona przepisów dotyczących pomocy państwa. Skarżąca obliczyła wysokość żadanego odszkodowania na podstawie utraconych przychodów ze sprzedaży biletów. Druga strona postępowania nie uważa za słuszne, by odnosić się do ceny biletu, ponieważ skarżąca ustaliła różne taryfy w zależności od wieku pasażera, dnia i godziny podróży. Ponadto druga strona postępowania wskazała, że autobusy często nie są wypełnione w 100%, tak więc skarżąca nie traci możliwości uzyskiwania przychodów z biletów poprzez bezpłatne przewozy niektórych pasażerów. Zdaniem sądu odsyłającego taryfa cen biletów, która jest ustalana przez skarżącą, nie może stanowić odpowiedniego punktu odniesienia przy obliczaniu rekompensaty opartej na kosztach, ponieważ skarżąca ma swobodę w ustalaniu taryfy cen biletów i nie istnieje znacząca konkurencja na trasach krajowych. Sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy nawet gdyby rozporządzenie nr 1370/2007 nie miało zastosowania w niniejszej sprawie, to do celów obliczania wysokości rekompensaty należałoby się odpowiednio powołać na przepisy określone w załączniku do rozporządzenia nr 1370/2007, których celem wydaje się zapobieganie wypłacie nadmiernych rekompensat.