

Asunto C-614/20**Resumen de la petición de decisión prejudicial con arreglo al artículo 98, apartado 1, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia****Fecha de presentación:**

18 de noviembre de 2020

Órgano jurisdiccional remitente:

Tallinna Halduskohus (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Tallin, Estonia)

Fecha de la resolución de remisión:

18 de noviembre de 2020

Parte demandante:

AS Lux Express Estonia

Parte demandada:

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (Ministerio de Economía y Comunicaciones)

Objeto del procedimiento principal

Demanda de indemnización por daños y perjuicios de AS Lux Express Estonia frente a la República de Estonia.

Objeto y fundamento jurídico de la petición de decisión prejudicial

Interpretación del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO 2007, L 315, p. 1), artículos 2, letra e), 3, apartados 2 y 3, y 4, apartado 1, letra b), inciso i).

Cuestiones prejudiciales

1. ¿Debe entenderse como una obligación de servicio público en el sentido del artículo 2, letra e), y del artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo el hecho de que se imponga a todas las empresas de Derecho privado que explotan servicios regulares de transporte de pasajeros por carretera, agua y ferrocarril en el territorio nacional, con carácter comercial, la misma obligación consistente en transportar gratuitamente a los viajeros de una determinada categoría (niños en edad preescolar, personas menores de 16 años con discapacidad, personas mayores de 16 años con discapacidad grave, personas con discapacidad visual grave y las personas que acompañan a una persona con discapacidad visual grave o significativa, así como los perros guía o de asistencia de personas con discapacidad)?
2. Si se trata de una obligación de servicio público en el sentido del Reglamento n.º 1370/2007: ¿Está un Estado miembro facultado, en virtud del artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento n.º 1370/2007, para excluir, mediante una ley nacional, el pago al transportista de una compensación por el cumplimiento de dicha obligación?

Si un Estado miembro tiene derecho a excluir una compensación al transportista, ¿en qué condiciones puede hacerlo?
3. ¿Permite el artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 excluir del ámbito de aplicación de dicho Reglamento las normas generales que fijan tarifas máximas para categorías de pasajeros distintas de las contempladas en dicha disposición?

¿Se aplica también la obligación de notificación a la Comisión Europea prevista en el artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea cuando las normas generales que fijan las tarifas máximas no prevén compensación alguna para el transportista?
4. En el supuesto de que el Reglamento n.º 1370/2007 no sea aplicable al presente caso: ¿Puede basarse la concesión de una compensación en otro acto de la Unión Europea (como la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea)?
5. ¿Qué condiciones debe cumplir la compensación que, en su caso, se conceda al transportista para satisfacer las normas en materia de ayudas de Estado?

Disposiciones del Derecho de la Unión invocadas

Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO 2007, L 315, p. 1), artículos 1 a 4

Artículo 108 TFUE

Comunicación de la Comisión relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) n.º 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (DO 2014, C 92, p. 1), puntos 2.2.2 y 2.2.3

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, artículos 16, 17, 41 y 51

Disposiciones de Derecho nacional invocadas

Con arreglo a la Ley sobre el transporte público de viajeros (RT I, de 23 de marzo de 2015, 2), que entró en vigor el 1 de octubre de 2015, en su versión aplicable al litigio principal (RT I, de 30 de junio de 2020, 24) (en lo sucesivo, «GÖP»), el servicio regular es operado tanto sobre la base de un contrato de servicio público (artículo 19) como de un servicio regular comercial (artículo 4, apartado 4). La tarifa de los servicios regulares comerciales es fijada por el transportista (artículo 31, apartados 2 y 4, de la GÖP), la tarifa máxima por kilómetro del vehículo o la tarifa máxima de los billetes de los servicios regulares explotados en el marco de un contrato de servicio público es fijada por la autoridad competente (artículo 31, apartados 2 y 4, de la GÖP).

El artículo 34 de la GÖP dispone:

«Servicios regulares nacionales a título gratuito

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

Breve exposición de los hechos y del procedimiento principal

- 1 En agosto de 2013 y en marzo de 2015, las empresas privadas Eesti Buss OÜ (en lo sucesivo, «Eesti Buss») y AS Lux Express Estonia (en lo sucesivo, «Lux Express» o «demandante») obtuvieron una licencia comunitaria para el transporte de pasajeros. Prestaron servicios regulares de transporte comercial en autobús en el territorio nacional. A raíz de su fusión con Lux Express, el 29 de julio de 2019 se procedió a la cancelación de la inscripción de Eesti Buss en el Registro Mercantil.
- 2 El 5 de junio de 2019, Eesti Buss y Lux Express presentaron ante el Ministro de Economía e Infraestructura una solicitud de indemnización por daños y perjuicios por importe de 537 219 euros. Alegaron que dicho perjuicio resultaba de la obligación impuesta a las demandantes, en virtud del artículo 34 de la GÖP, de transportar gratuitamente determinadas categorías de viajeros en el marco de líneas regulares nacionales, sin obtener una compensación por parte del Estado. La compensación comprendía los ingresos procedentes de la venta de billetes dejados de percibir por las demandantes en 2018 en virtud del artículo 34 de la GÖP.
- 3 Mediante respuesta de 10 de julio de 2019, el Ministro de Economía e Infraestructura denegó dicha solicitud debido a que, en virtud del artículo 34 de la GÖP, el transportista no percibirá compensación alguna por el transporte gratuito de pasajeros.
- 4 El 12 de agosto de 2019, Lux Express presentó ante el Tallinna Halduskohus (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo de Tallin) una demanda de indemnización por daños y perjuicios por importe de 851 960 euros contra la República de Estonia. Alegó que el importe de la compensación correspondía a los ingresos procedentes de la venta de billetes que Lux Express y Eesti Buss habían dejado de percibir en virtud del artículo 34 de la GÖP, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2018 y el 31 de julio de 2019. Durante el procedimiento, la demandante elevó su pretensión de indemnización a 2 061 781 euros, cifra que incluía la indemnización del perjuicio sufrido por ambas sociedades durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2016 y el 31 de enero de 2020. Además de la indemnización, se solicitó el pago de los correspondientes intereses. Con carácter subsidiario, se solicitó que se condenase a la República de Estonia al pago de una compensación económica por un importe razonable, más intereses, a determinar por el órgano jurisdiccional.

Alegaciones esenciales de las partes en el procedimiento principal

- 5 La demandante considera que la obligación de transporte gratuito constituye una vulneración grave y desproporcionada del derecho de propiedad, de la libertad de empresa y de la libertad contractual que le confiere la Constitución de la República de Estonia. Afirma que solo presta servicios de transporte en autocar en el marco de líneas comerciales regulares y en condiciones de economía de

mercado, de modo que no está sujeta a ninguna obligación de servicio público. No existen circunstancias excepcionales (guerra, catástrofe) que justifiquen que sociedades sin participación pública estén obligadas a ejecutar funciones del Estado sin compensación. Alega que, al imponer una obligación de transporte gratuito, los transportistas son tratados de forma desigual con respecto a los demás operadores que prestan servicios de interés general (por ejemplo, los servicios relacionados con el gas, la electricidad, la calefacción, el agua y el alcantarillado, la eliminación de residuos, y el servicio de correos y de comunicaciones), ya que estos operadores no están obligados a prestar sus servicios de forma gratuita. Asimismo, los transportistas comerciales recibirían un trato desigual en relación con los transportistas que actúan en el marco de un contrato de servicio público. Estos últimos se benefician de una compensación sobre la base del precio por kilómetro, lo que implica que los ingresos del transportista no dependen del número de pasajeros, del precio de los billetes o de las reducciones de las tarifas de transporte. En cambio, una empresa de transporte comercial debe cubrir sus costes mediante el precio de los billetes y la obligación de transporte gratuito limita sus ingresos. Entiende que la intensidad de la violación se ve reforzada por el hecho de que los servicios regulares prestados en el marco de un contrato de servicio público se solapan total o parcialmente con las líneas operadas por los transportistas comerciales y que el Estado y las entidades locales ofrecen también de forma amplia y gratuita servicios públicos de transporte. Por lo tanto, los transportistas comerciales se enfrentan a una situación de competencia desleal.

- 6 Alega que dado que la cifra de pasajeros que viajan de forma gratuita es importante en relación con el número total de viajeros (un 3 % por término medio), la posibilidad del transporte gratuito supone costes elevados para los transportistas. La pérdida de ingresos de la demandante se situaría entre el 5 y el 7 % de los ingresos procedentes de la venta de billetes. La pérdida de ingresos se calcula sobre la base del precio total del billete sin IVA (es decir, del precio base) de los billetes emitidos por la demandante a los viajeros, de conformidad con el artículo 34 de la GÖP. Si el transportista repercutiera el coste del transporte gratuito a los demás viajeros, aumentaría el precio del servicio, lo que podría reducir la demanda y los beneficios del transportista. La demandante afirma que se encuentra en una situación difícil y que podría verse obligada a abandonar su actividad. Los costes asociados a la gestión de las reducciones de las tarifas de transporte por parte del Estado no pueden ser significativos.
- 7 El artículo 1, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007 establece que el Estado debe conceder a los operadores de servicio público una compensación por los costes que se hayan derivado de la ejecución de obligaciones de servicio público. Entiende que se trata de una obligación de servicio público en el sentido del artículo 2, letra e), de dicho Reglamento, ya que un empresario que actúa según su interés comercial no prestaría el servicio de forma gratuita de no existir una obligación impuesta por la ley. En la medida en que el artículo 34 de la GÖP prohíbe el pago de una remuneración por la ejecución de la obligación, esta disposición es contraria al Reglamento n.º 1370/2007 y debe quedar inaplicada. Señala que el hecho de que el Estado no haya notificado previamente esta norma

general a la Comisión Europea (artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 y artículo 108 TFUE) no excluye la concesión de una compensación.

- 8 La demandante entiende que si el Reglamento n.º 1370/2007 no fuese aplicable al presente caso, la compensación debería concederse sobre la base de los principios generales del Derecho de la Unión (principio de proporcionalidad, artículos 16, 17, 41 y 51 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea).
- 9 El Ministerio de Economía y Comunicaciones (parte demandada) solicita que se desestime la demanda. Señala que la obligación controvertida se impuso con el fin de hacer más asequibles los medios de transporte público para las personas con discapacidad y las familias con niños pequeños, así como para incrementar su movilidad. Asimismo, esta obligación se impuso con el fin de garantizar la utilización racional y el ahorro de los fondos públicos. Considera que se trata de objetivos legítimos. El legislador dispone de una amplia facultad de apreciación en la elaboración de la política social. Entiende que el menoscabo de los derechos fundamentales de la demandante es mínimo, ya que según su propia afirmación no acreditada transporta un 3 % de los viajeros de forma gratuita. La demandante puede fijar ella misma la tarifa para otros viajeros. Habida cuenta de las diferentes tarifas fijadas por la demandante, probablemente esta habría fijado ella misma, incluso sin la obligación prevista en el artículo 34 de la GÖP, una tarifa gratuita o más ventajosa para las personas con discapacidad y para los niños en edad preescolar. Dado que la tasa de ocupación de los autobuses rara vez alcanza el 100 %, la demandante no debe renunciar a ningún ingreso debido al transporte de personas con discapacidad y de niños en edad preescolar. La demandante no está obligada a reservar asientos para estas categorías de viajeros con carácter prioritario. Esta condición se aplica desde el año 2000 y el transportista pudo, desde el principio, tenerla en cuenta en el ejercicio de su actividad económica. Afirma que la demandante se encuentra en una buena situación económica, ha solicitado una licencia para una nueva línea, ha comprado nuevos autobuses, presta servicio a un número cada vez mayor de pasajeros y sus ingresos han aumentado. Por lo tanto, la obligación, en vigor desde hace mucho tiempo, no obstaculizó el éxito económico de la demandante. Presta un servicio de línea comercial regular de pago. Las líneas no rentables son operadas por servicios regulares públicos que no compiten con los servicios regulares comerciales. Un transportista comercial tiene libertad para cesar en su actividad si lo desea. Por lo tanto, la condición es proporcionada y conforme con la Constitución. Entiende que la comparación con otras empresas que prestan servicios de interés general no es pertinente. No existe una vulneración de los derechos fundamentales de la demandante y el pago de una indemnización por daños y perjuicios no está justificado.
- 10 El demandado entiende que el Reglamento n.º 1370/2007 no es aplicable, ya que regula obligaciones de servicio público. Con la demandante no se celebró ningún contrato de servicio público. El artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 permite excluir del ámbito de aplicación de dicho Reglamento las

situaciones en las que una norma general fija tarifas máximas para determinadas categorías de viajeros. Si no se abona ninguna compensación por este concepto, tampoco procede informar de ello a la Comisión Europea. Aunque la obligación establecida en el artículo 34 de la GÖP sea una obligación de servicio público en el sentido del Reglamento n.º 1370/2007, de dicho Reglamento no se desprende que deba abonarse una compensación al transportista por tal obligación. El TFUE tampoco impone la concesión de una ayuda de Estado. Entiende que la prestación del servicio es económicamente rentable aun cuando no exista compensación.

Breve exposición de la fundamentación de la petición de decisión prejudicial

- 11 La demandante reclama al Estado una compensación por estar obligada, en virtud del artículo 34 de la GÖP, a transportar gratuitamente, sin compensación estatal, a personas pertenecientes a una determinada categoría de viajeros en las líneas comerciales regulares. Es indiscutible que la demandante opera un servicio comercial de autobuses únicamente sobre la base de licencias de ruta. Ni el Estado ni la entidad local han celebrado un contrato de servicio público con la demandante y esta no percibe ninguna compensación pública para cubrir los costes del transporte regular.
- 12 En el marco del examen sobre el fondo, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si, además del Derecho nacional, la situación actual se rige también por el Reglamento n.º 1370/2007. Este regula la prestación de servicios de transporte público de viajeros (artículo 1, apartado 1). La demandante presta servicios de transporte de viajeros de interés económico general [artículo 2, letra a), del Reglamento n.º 1370/2007], en la medida en que existe un interés público en un servicio regular de autobús entre distintas ciudades y de este modo se garantiza la movilidad de las personas. Se plantea la cuestión de si el hecho de que un Estado imponga a los transportistas privados que explotan con carácter comercial servicios regulares la obligación de transportar gratuitamente a determinadas categorías de viajeros puede entenderse también como una obligación de servicio público en el sentido del artículo 2, letra e), del Reglamento n.º 1370/2007. El demandado está convencido de que no se trata de una obligación de servicio público y que el Reglamento n.º 1370/2007 no es aplicable al presente caso.
- 13 Como se desprende del artículo 3, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007, la autoridad competente impone normalmente al prestador de un servicio una obligación de servicio público en el marco de un contrato de servicio público. El apartado 2 de este artículo establece que, no obstante lo dispuesto en el apartado 1, las obligaciones de servicio público dirigidas a fijar tarifas máximas para el conjunto o para determinadas categorías de viajeros podrán también ser objeto de reglas generales. En el presente caso, el órgano competente no celebró un contrato de servicio público con la demandante, sino que impuso por ley a los transportistas que explotan los servicios regulares nacionales la obligación de transportar gratuitamente determinadas categorías de viajeros.

- 14 Según el órgano jurisdiccional remitente, la GÖP puede considerarse una regla general en el sentido de los artículos 2, letra l), y 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1370/2007. Corroboran esta interpretación los puntos 2.2.2 y 2.2.3 de la Comunicación de la Comisión relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) n.º 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.
- 15 El artículo 34 de la GÖP establece una tarifa máxima (transporte gratuito) para determinadas categorías de viajeros. Con arreglo al artículo 3, apartado 2, del Reglamento n.º 1370/2007, la fijación de tal tarifa máxima por una norma general puede constituir la imposición de una obligación de servicio público. Por consiguiente, el órgano jurisdiccional remitente considera, a diferencia del demandado, que el Reglamento n.º 1370/2007 es aplicable al presente caso.
- 16 A tenor del artículo 1, apartado 1, del Reglamento n.º 1370/2007, un objetivo de la intervención en el sector del transporte público de viajeros es la prestación de servicios más baratos. La introducción, por el artículo 34 de la GÖP, de la autorización de transporte gratuito para determinadas categorías de viajeros responde, en particular, al objetivo de garantizar a estos viajeros un servicio más barato. Así lo ha reconocido también la demandada. No es probable que un empresario que persiga sus intereses económicos garantice el transporte gratuito de estos viajeros si no media la intervención de los poderes públicos. Por consiguiente, el órgano jurisdiccional remitente considera que el presente asunto está comprendido en el objeto y en el ámbito de aplicación del artículo 1, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 1370/2007. No obstante, este tribunal considera necesario preguntar al Tribunal de Justicia si ha definido correctamente el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 1370/2007.
- 17 En el supuesto de que el Reglamento n.º 1370/2007 sea aplicable a los hechos del presente asunto, el artículo 3, apartado 2, segunda frase, de dicho Reglamento establece que la autoridad competente compensará al transportista por el cumplimiento de la obligación tarifaria establecida en las reglas generales. También del artículo 1, apartado 1, párrafo segundo, y del artículo 4, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 1370/2007 se deduce que, cuando se impone una obligación de servicio público a un transportista, la autoridad competente prevé la concesión de una compensación por el cumplimiento de dicha obligación. Sin embargo, el artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento n.º 1370/2007 hace referencia a la posibilidad de que no se pague compensación alguna. Por lo tanto, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si el artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento n.º 1370/2007 confiere a un Estado miembro el derecho a excluir, en virtud del Derecho nacional, la concesión de una compensación al transportista. Si un Estado miembro tiene derecho a excluir una compensación al transportista, ¿en qué condiciones puede hacerlo para no lesionar de manera desproporcionada los derechos del operador? En la medida en que la demandante solo presta servicios regulares comerciales con fines mercantiles, la imposición de una obligación de transporte gratuito afecta necesariamente a su libertad de empresa y a sus posibilidades de obtener ingresos. Aunque la

demandante goza de una situación económica saneada (en 2018 obtuvo unos beneficios de 864 752 euros, y en 2019 de 2 160 475 euros), una obligación de este tipo se impone del mismo modo a otros transportistas comerciales cuya situación económica puede no ser la misma, y una obligación de transporte gratuito sin compensación puede resultar injusta con respecto a la empresa.

- 18 El artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 permite excluir del ámbito de aplicación de dicho Reglamento las normas generales sobre compensaciones económicas por las obligaciones de servicio público que establezcan tarifas máximas para alumnos, estudiantes, aprendices y personas con movilidad reducida. En virtud del artículo 34 de la GÖP, los niños en edad preescolar, las personas menores de 16 años con discapacidad, las personas mayores de 16 años con discapacidad grave, las personas con discapacidad visual grave y las personas que acompañen a una persona con discapacidad visual grave o significativa, así como los perros guía o de asistencia de personas con discapacidad serán transportadas en condiciones más favorables. Por lo tanto, las categorías de beneficiarios previstas en el artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 y en el artículo 34 de la GÖP no coinciden. El demandado considera que el artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 es aplicable al presente caso y permite excluir también del ámbito de aplicación de dicho Reglamento las categorías de viajeros contempladas en el artículo 34 de la GÖP. Dado que la enumeración de las categorías de viajeros que figura en el artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 es exhaustiva, el órgano jurisdiccional remitente no puede acoger la posición del demandado. Por consiguiente, pregunta al Tribunal de Justicia si el artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007 permite excluir también del ámbito de aplicación de dicho Reglamento normas generales que fijan tarifas máximas para categorías de viajeros distintas de las contempladas en dicha disposición.
- 19 A tenor del artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007, las normas generales excluidas de su ámbito de aplicación deben ser notificadas a la Comisión Europea, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88 del Tratado CE (artículo 108 TFUE). El órgano jurisdiccional remitente se pregunta si la obligación de notificación a la Comisión Europea prevista en el artículo 108 TFUE se aplica también cuando las normas generales que fijan las tarifas máximas no prevén una compensación para el transportista. En tal caso, no existe riesgo de que el Estado haya concedido una eventual ayuda de Estado. Desea saber, por tanto, si también es compatible con este Reglamento una situación en la que un Estado miembro excluya del ámbito de aplicación de dicho Reglamento normas generales que fijen tarifas máximas para categorías de viajeros no contempladas en el artículo 3, apartado 3, del Reglamento n.º 1370/2007, pero no prevea una compensación para el transportista.
- 20 Si el Tribunal de Justicia considera que el presente litigio no está comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 1370/2007, se plantea la cuestión de si la concesión de una compensación puede basarse en otro acto de la Unión Europea (por ejemplo, la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión

Europea) o si el litigio debe resolverse exclusivamente con arreglo al Derecho nacional.

- 21 En el supuesto de que el órgano jurisdiccional remitente se pronuncie, en el marco del litigio principal, sobre si debe concederse una compensación en virtud del Derecho de la Unión o en virtud del Derecho nacional, se plantea también la cuestión de cuáles son los requisitos que deben tenerse en cuenta para determinar el importe de la compensación para que esta no sea contraria a las normas en materia de ayudas de Estado. La demandante calculó la indemnización reclamada sobre la base de la pérdida de ingresos derivada de la venta de billetes. Según el demandado, no es correcto basarse en el precio de los billetes, puesto que la demandante fijó tarifas diferentes en función de la edad del viajero, del día y de la hora del trayecto. Además, el demandado señaló que a menudo los autobuses no son utilizados al 100 % de su capacidad, de modo que la demandante no pierde, a pesar del transporte gratuito de determinados viajeros, la posibilidad de obtener ingresos por billetes. En opinión del órgano jurisdiccional remitente, la tarifa del billete fijada por la demandante no puede constituir un indicador adecuado para el cálculo de una compensación basada en los costes, puesto que esta es libre de fijar la tarifa del billete y no existe competencia significativa en los trayectos nacionales. El órgano jurisdiccional remitente se pregunta si, aunque el Reglamento n.º 1370/2007 no sea aplicable al presente caso, para determinar el importe de la compensación sería útil basarse, por analogía, en las disposiciones del anexo del Reglamento n.º 1370/2007, cuyo objetivo parece ser evitar compensaciones excesivas.