

**Causa C-614/20**

**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98,  
paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia**

**Data di deposito:**

18 novembre 2020

**Giudice del rinvio:**

Tallinna Halduskohus (Tribunale amministrativo di Tallinn,  
Estonia)

**Data della decisione di rinvio:**

18 novembre 2020

**Ricorrente:**

AS Lux Express Estonia

**Resistente:**

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (Ministero degli  
Affari economici e delle Comunicazioni)

---

**Oggetto del procedimento principale**

Domanda di risarcimento danni della AS Lux Express Estonia contro la  
Repubblica di Estonia

**Oggetto e fondamento giuridico del rinvio**

Interpretazione del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del  
Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di  
passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE)  
n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315, pag. 1), articolo 2, lettera e), articolo 3,  
paragrafi 2 e 3, e articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i).

## Questioni pregiudiziali

1) Se il caso in cui tutte le imprese di diritto privato che erogano sul territorio nazionale a titolo commerciale servizi di trasporto di linea di passeggeri su strada, vie navigabili e per ferrovia sono parimenti obbligate a trasportare a titolo gratuito passeggeri di una determinata categoria (bambini in età prescolare, persone affette da disabilità sino al compimento dei sedici anni, persone affette da grave disabilità a partire dal compimento dei sedici anni, persone con un significativo handicap della vista, oltre agli accompagnatori di una persona con un significativo o grave handicap della vista e il cane guida o il cane addestrato per altre forme di assistenza di una persona affetta da handicap) debba essere trattato come imposizione di un obbligo di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 2, lettera e), e dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

2) Qualora si tratti di un obbligo di servizio pubblico ai sensi del regolamento n. 1370/2007, se, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), di detto regolamento, uno Stato membro possa escludere con una legge nazionale il pagamento al vettore di una compensazione per l'assolvimento di un siffatto obbligo.

Qualora uno Stato membro sia legittimato a escludere una compensazione al vettore, a quale condizioni ciò sia consentito.

3) Se l'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 1370/2007 consenta di escludere dall'ambito di applicazione del regolamento di cui trattasi norme generali che fissano le tariffe massime per categorie di passeggeri diverse da quelle indicate in tale disposizione.

Se l'obbligo di comunicazione alla Commissione europea ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea sussista anche laddove le norme generali che fissano le tariffe massime non prevedano alcuna compensazione per il vettore.

4) Qualora il regolamento n. 1370/2007 non sia, nel caso di specie, applicabile, se il riconoscimento di una compensazione possa fondarsi anche su un altro atto giuridico dell'Unione europea (come la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea).

5) Quali condizioni debba soddisfare la compensazione eventualmente da riconoscersi al vettore per soddisfare le disposizioni in materia di aiuti di Stato.

### **Disposizioni di diritto dell'Unione fatte valere**

Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315, pag. 1), articoli da 1 a 4.

Articolo 108 TFUE.

Comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia (GU 2014, C 92, pag. 1), punti 2.2.2 e 2.2.3

Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, articoli 16, 17, 41 e 51.

### **Disposizioni nazionali fatte valere**

A norma della legge sul trasporto pubblico di persone (RT I, 23 marzo 2015, 2), entrata in vigore il 1° ottobre 2015, nella sua versione applicabile al procedimento principale (RT I, 30 giugno 2020, 24), (in prosieguo: il «GÖP»), il servizio di linea è erogato sia sulla base di un contratto di servizio pubblico (articolo 19) che quale servizio commerciale di linea (articolo 4, paragrafo 4). La tariffa per il servizio commerciale di linea è fissata dal vettore (articolo 31, paragrafi 2 e 4, del GÖP), mentre la tariffa massima per chilometro per autoveicolo e la tariffa massima per i biglietti nel quadro del servizio di linea erogato sulla base di un contratto di servizio pubblico sono fissate dall'autorità competente (articolo 31, paragrafi 2 e 4, del GÖP).

L'articolo 34 del GÖP così dispone:

«Trasporto a titolo gratuito nel servizio di linea nazionale

Su una linea nazionale di trasporto su strada, vie navigabili e per ferrovia il vettore è tenuto a trasportare gratuitamente i bambini che, al 1° ottobre dell'anno scolastico in corso, non abbiano ancora compiuto sette anni e i bambini per i quali l'inizio dell'obbligo scolare sia stato posticipato, le persone affette da disabilità sino al compimento dei sedici anni, le persone affette da grave disabilità a partire dal compimento dei sedici anni, le persone con un significativo handicap della vista, oltre agli accompagnatori di una persona con un significativo o grave handicap della vista e il cane guida o il cane addestrato per altre forme di assistenza di una persona affetta da handicap. Il vettore non percepisce alcuna compensazione per il trasporto gratuito dei passeggeri di queste categorie».

### **Breve illustrazione dei fatti e del procedimento**

- 1 Nell'agosto 2013 e nel marzo 2015, le imprese private Eesti Buss OÜ (in prosieguo: la «Eesti Buss») e AS Lux Express Estonia (in prosieguo: la «Lux

Express» o la «ricorrente») ottenevano una licenza comunitaria per il trasporto di persone. Esse erogavano sul territorio nazionale un servizio commerciale di linea con autobus. Il 29 luglio 2019, a fronte della sua fusione con la Lux Express, la Eesti Buss veniva cancellata dal registro delle imprese.

- 2 Il 5 giugno 2019 la Eesti Buss e la Lux Express richiedevano al Ministro degli Affari economici e delle Infrastrutture un risarcimento del danno pari a EUR 537 219. Stando alle loro affermazioni, tale danno deriverebbe dall'obbligo previsto a carico delle ricorrenti a norma dell'articolo 34 del GÖP di trasportare a titolo gratuito determinate categorie di passeggeri nel servizio commerciale di linea nazionale senza ricevere dallo Stato alcuna compensazione per tale attività. La compensazione consisterebbe nel mancato guadagno da vendita di biglietti patito dalle richiedenti nel 2018 a causa dell'articolo 34 del GÖP.
- 3 Con risposta del 10 luglio 2019 il Ministro degli Affari economici e delle Infrastrutture respingeva tale richiesta argomentando che, a norma dell'articolo 34 del GÖP, il vettore non percepirebbe alcuna compensazione per il trasporto gratuito di persone.
- 4 Il 12 agosto 2019 la Lux Express presentava dinanzi al Tallinna Halduskohus (Tribunale amministrativo di Tallinn) una domanda di risarcimento danni nei confronti della Repubblica di Estonia per l'importo di EUR 851 960. L'ammontare della compensazione corrisponderebbe ai ricavi da vendita di biglietti che la Lux Express avrebbe perso, insieme alla Eesti Buss, in forza dell'articolo 34 del GÖP, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2018 e il 31 luglio 2019. Nel corso del procedimento la ricorrente aumentava la sua domanda di risarcimento danni a EUR 2 061 781, importo questo comprendente il risarcimento del danno cagionato ad entrambe le imprese dal 1° gennaio 2016 al 31 gennaio 2020. Veniva richiesto il pagamento della compensazione maggiorata di interessi. In via subordinata, veniva chiesta la condanna della Repubblica di Estonia al versamento di un'adeguata compensazione finanziaria maggiorata di interessi, nella misura stabilita discrezionalmente dall'autorità giudiziaria.

#### **Argomenti essenziali delle parti del procedimento principale**

- 5 La ricorrente ritiene che l'obbligo di trasporto a titolo gratuito integri una lesione grave e sproporzionata del diritto di proprietà, della libertà d'impresa e della libertà contrattuale ad essa riconosciute dalla Costituzione della Repubblica di Estonia. Essa eroga servizi di trasporto mediante autobus soltanto nel servizio commerciale di linea e a condizioni di mercato, cosicché non è soggetta ad alcun obbligo di servizio pubblico. Non sussistono circostanze eccezionali (guerre, catastrofi) idonee a giustificare, a carico di società senza partecipazione pubblica, l'obbligo di svolgere funzioni pubbliche senza compensazione. L'imposizione di un obbligo di trasporto a titolo gratuito comporta a carico dei vettori una disparità di trattamento rispetto ad altri imprenditori che erogano servizi di interesse generale (ad esempio, servizi nel settore della fornitura di gas, corrente,

riscaldamento, acqua, servizi di rete fognaria e smaltimento rifiuti, poste e comunicazioni), posto che questi ultimi non sono tenuti ad offrire i loro servizi gratuitamente. Parimenti, i vettori commerciali sono discriminati rispetto a quelli che operano nel quadro di un contratto di servizio pubblico. A questi ultimi è riconosciuta una compensazione sulla base del prezzo per chilometro di tratta, cosicché i ricavi del vettore non dipendono dal numero di passeggeri, dai prezzi dei biglietti o dalle agevolazioni su detti prezzi. Un'impresa di trasporti che opera a livello commerciale è tenuta a coprire i propri costi con il prezzo dei biglietti e l'obbligo di trasporto a titolo gratuito limita le sue entrate. La lesione risulta più grave per il fatto che il servizio di linea erogato nell'ambito di un contratto di servizio pubblico si sovrappone, in tutto o in parte, alle linee servite dai vettori commerciali e lo Stato e gli enti locali offrono anch'essi, in ampia misura, servizi di trasporto pubblico gratuiti. I vettori commerciali si trovano pertanto in una situazione di concorrenza sleale.

- 6 Vista la considerevole quota di passeggeri che viaggiano a titolo gratuito rispetto al numero complessivo dei passeggeri (mediamente il 3%), il fatto di consentire il trasporto a tale titolo comporta a carico dei vettori dei costi elevati. La perdita di reddito della ricorrente si colloca tra il 5% e il 7% dei ricavi da vendita di biglietti. Il mancato guadagno è calcolato sulla base del prezzo pieno del biglietto al netto dell'IVA (vale a dire, il prezzo base) per i biglietti emessi dalla ricorrente ai passeggeri a norma dell'articolo 34 del GÖP. Se il vettore riaddebitasse i costi del trasporto a titolo gratuito sugli altri passeggeri, il prezzo del servizio aumenterebbe, il che potrebbe ridurre la richiesta e l'utile del vettore. Il vettore è stato posto in una situazione difficile e potrebbe essere costretto a cessare la propria attività. I costi legati alla gestione delle agevolazioni sui prezzi dei biglietti da parte dello Stato non possono essere elevati.
- 7 A norma dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, lo Stato deve riconoscere agli operatori di servizio pubblico una compensazione per i costi derivanti dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico. Si tratta di un obbligo di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 2, lettera e), del regolamento in esame in quanto, in mancanza di un obbligo previsto ex lege, un imprenditore operante in base ai propri interessi commerciali non erogherebbe il servizio a titolo gratuito. Vietando il pagamento di un corrispettivo per l'assolvimento dell'obbligo, l'articolo 34 del GÖP violerebbe il regolamento n. 1370/2007 e dovrebbe essere disapplicato. Il fatto che lo Stato non abbia preventivamente comunicato alla Commissione europea questa norma generale (articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 1370/2007 e articolo 108 TFUE), non esclude il riconoscimento di una compensazione.
- 8 Qualora il regolamento n. 1370/2007 non dovesse trovare applicazione nel caso di specie, la compensazione dovrebbe essere riconosciuta sulla base dei principi generali del diritto dell'Unione (principio della proporzionalità, articoli 16, 17, 41 e 51 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea).

- 9 Il Ministero degli Affari economici e delle Comunicazioni (resistente) chiede il rigetto della domanda. A suo giudizio, la condizione controversa è stata imposta per rendere i mezzi di trasporto pubblico più accessibili per le persone affette da disabilità e le famiglie con bambini piccoli e aumentarne la mobilità. Parimenti, questo obbligo è stato previsto quale condizione nell'ottica dell'uso appropriato e del risparmio di risorse pubbliche. Si tratta di finalità legittime. Nel definire la politica sociale il legislatore dispone di un ampio potere discrezionale. La lesione dei diritti fondamentali della ricorrente è marginale: in base a quanto da essa affermato, e non dimostrato, viaggia a titolo gratuito il 3 % dei passeggeri. La ricorrente è libera di stabilire autonomamente la tariffa per gli altri passeggeri. Considerate le diverse tariffe fissate dalla ricorrente, anche in mancanza dell'obbligo sancito nell'articolo 34 del GÖP, quest'ultima ha probabilmente previsto essa stessa una tariffa gratuita o ridotta per persone affette da disabilità e bambini in età prescolare. Poiché il livello di occupazione degli autobus non raggiunge molto di frequente il 100 %, la ricorrente non è costretta a rinunciare ad alcuna entrata in considerazione del trasporto di persone affette da disabilità e bambini in età prescolare. La ricorrente non è tenuta a riservare prioritariamente dei posti a sedere per queste categorie di passeggeri. La condizione in parola sussiste dal 2000 e il vettore ha potuto tenerne conto sin dall'inizio nell'esercizio della sua attività commerciale. La ricorrente gode di una buona situazione finanziaria, richiede una licenza per una nuova tratta, acquista autobus, trasporta sempre più passeggeri e ha registrato un incremento delle proprie entrate. Pertanto, l'obbligo, da molto tempo vigente, non le ha precluso il successo economico. Essa opera nell'ambito del servizio commerciale di linea a pagamento. Le tratte non redditizie sono servite dal servizio pubblico di linea che non si pone in concorrenza con il servizio commerciale di linea. Un vettore commerciale è libero di cessare la propria attività se lo desidera. La condizione di cui trattasi è quindi proporzionata e costituzionalmente legittima. Un confronto con altri imprenditori che erogano servizi di interesse generale è irrilevante. Non sussiste alcuna lesione dei diritti fondamentali della ricorrente e il pagamento di un risarcimento del danno è ingiustificato.
- 10 Il regolamento n. 1370/2007 non è applicabile in quanto disciplina obblighi di servizio pubblico, mentre con la ricorrente non sarebbe stato stipulato alcun contratto di servizio pubblico. L'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento suddetto consente di escludere dall'ambito di applicazione del regolamento medesimo i casi in cui, per determinate categorie di passeggeri, mediante una norma generale sono fissate delle tariffe massime. Se a fronte di ciò non è riconosciuta alcuna compensazione, non è nemmeno necessario informarne la Commissione europea. Anche laddove l'obbligo previsto nell'articolo 34 del GÖP integrasse un obbligo di servizio pubblico ai sensi del regolamento n. 1370/2007, da quest'ultimo non si evincerebbe che al vettore debba essere versata, a tale titolo, una compensazione. E nemmeno il Trattato sul funzionamento dell'Unione europea obbliga a concedere un aiuto di Stato. L'erogazione del servizio è economicamente redditizia anche in assenza di una compensazione.

### Breve illustrazione della motivazione del rinvio

- 11 La ricorrente chiede allo Stato una compensazione per essere stata obbligata, a norma dell'articolo 34 del GÖP, a trasportare nel servizio commerciale di linea, a titolo gratuito e senza compensazione da parte dello Stato, persone appartenenti a una determinata categoria di passeggeri. È pacifico che la ricorrente gestisce una linea commerciale di autobus unicamente sulla base di licenze relative a determinate tratte. Né lo Stato né gli enti locali hanno concluso con essa un contratto di servizio pubblico e ad essa non sarebbe versata alcuna compensazione a carico dei fondi pubblici a copertura dei costi del servizio di linea.
- 12 Nell'ambito dell'esame del merito, il giudice del rinvio si chiede se la situazione in essere sia disciplinata, oltre che dal diritto nazionale, anche dal regolamento n. 1370/2007, il quale disciplina la fornitura di servizi nei trasporti pubblici di passeggeri (articolo 1, paragrafo 1). La ricorrente eroga servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale [articolo 2, lettera a) del regolamento n. 1370/2007], giacché sussiste un interesse generale a un servizio di linea mediante autobus tra diverse città e, in tal modo, viene garantita la mobilità delle persone. Si pone la questione se una situazione in cui uno Stato prevede a carico di vettori privati che erogano un servizio commerciale di linea l'obbligo di trasportare a titolo gratuito determinate categorie di passeggeri debba essere anch'essa considerata come imposizione di un obbligo di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 2, lettera e), del regolamento n. 1370/2007. Il resistente è convinto che non si tratti di un obbligo di servizio pubblico e che il regolamento in questione non trovi applicazione nel caso di specie.
- 13 Come risulta dall'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, di norma l'autorità competente impone al fornitore di un servizio un obbligo di servizio pubblico mediante contratto di servizio pubblico. A norma del paragrafo 2 di tale articolo, in deroga al paragrafo 1, gli obblighi di servizio pubblico finalizzati a stabilire tariffe massime per tutti i passeggeri o per alcune categorie di passeggeri possono anch'essi essere disciplinati da norme generali. Nel caso di specie, l'organo competente non ha stipulato con la ricorrente alcun contratto di servizio pubblico, bensì ha previsto ex lege, a carico dei vettori che gestiscono servizi di linea a livello nazionale, l'obbligo di trasportare determinate categorie di passeggeri a titolo gratuito.
- 14 A parere del giudice del rinvio, il GÖP può essere considerato una norma generale nel senso di cui agli articoli 2, lettera l), e 3, paragrafo 2, del regolamento n. 1370/2007. Tale interpretazione trova conferma nei punti 2.2.2 e 2.2.3 della comunicazione della Commissione sugli orientamenti interpretativi concernenti il regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia.
- 15 L'articolo 34 del GÖP prevede per talune categorie di passeggeri una tariffa massima (trasporto a titolo gratuito). A norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento n. 1370/2007, la fissazione di una siffatta tariffa massima mediante

una norma generale può integrare un'imposizione di un obbligo di servizio pubblico. Pertanto, a differenza del resistente, il giudice del rinvio ritiene che il regolamento summenzionato sia, nel caso di specie, applicabile.

- 16 A norma dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, uno degli obiettivi dell'ingerenza nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri è la fornitura di un servizio a prezzi inferiori. L'introduzione, con l'articolo 34 del GÖP, del diritto al trasporto a titolo gratuito per determinate categorie di passeggeri è finalizzata, in particolare, a garantire a detti passeggeri una prestazione più conveniente. Tale circostanza è stata riconosciuta anche dal resistente. Senza l'intervento della mano pubblica è improbabile che un imprenditore, che persegue i propri interessi economici, proceda al trasporto gratuito di questi passeggeri. Di conseguenza, il giudice del rinvio ritiene che il caso di specie ricada nella finalità e nell'ambito di applicazione dell'articolo 1, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 1370/2007. Nel contempo, il giudice a quo ritiene necessario chiedere alla Corte di stabilire se esso abbia correttamente definito l'ambito di applicazione del regolamento succitato.
- 17 Qualora il regolamento n. 1370/2007 dovesse essere applicabile alla fattispecie in esame, allora - a norma del suo articolo 3, paragrafo 2, seconda frase - è previsto che l'autorità competente riconosca al vettore una compensazione per l'assolvimento dell'obbligo tariffario stabilito da norme generali. Anche dall'articolo 1, paragrafo 1, secondo comma, e dall'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), del regolamento in questione si desume che, nell'imporre un obbligo di servizio pubblico a un vettore, l'autorità competente riconosce una compensazione per l'assolvimento di tale obbligo. Tuttavia, nell'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), del regolamento medesimo si rimanda alla possibilità che non sia corrisposta alcuna compensazione. Pertanto, il giudice del rinvio si chiede se l'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), del regolamento n. 1370/2007 riconosca a uno Stato membro il diritto di escludere con la normativa nazionale il riconoscimento di una compensazione al vettore. In caso affermativo, occorre stabilire a quali condizioni ciò sia consentito affinché, così facendo, i diritti dell'imprenditore non siano lesi in maniera sproporzionata. Poiché la ricorrente eroga soltanto un servizio commerciale di linea e ciò a fini commerciali, l'imposizione di un obbligo di trasporto a titolo gratuito incide necessariamente sulla sua libertà d'impresa e sulle sue possibilità di realizzare entrate. Benché la ricorrente goda di una sana situazione economica (negli esercizi 2018 e 2019 ha realizzato, rispettivamente, un utile di EUR 864 752 e di EUR 2 160 475), un siffatto obbligo vale allo stesso modo anche per altri vettori commerciali la cui situazione economica può non essere altrettanto buona e la previsione di un obbligo di trasporto a titolo gratuito senza compensazione può risultare iniqua nei confronti dell'impresa.
- 18 L'articolo 3 paragrafo 3, del regolamento n. 1370/2007 consente di escludere dall'ambito di applicazione del regolamento in esame le norme generali relative alla compensazione finanziaria per gli obblighi di servizio pubblico che fissano le tariffe massime per scolari, studenti, apprendisti e persone a mobilità ridotta.



L'articolo 34 del GÖP prevede che siano trasportati a condizioni vantaggiose i bambini in età prescolare, le persone affette da disabilità sino al compimento dei sedici anni, le persone affette da grave disabilità a partire dal compimento dei sedici anni, le persone con un significativo handicap della vista, oltre agli accompagnatori di una persona con un significativo o grave handicap della vista e il cane guida o il cane addestrato per altre forme di assistenza di una persona affetta da handicap. Le categorie di beneficiari previste nell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 1370/2007 e nell'articolo 34 del GÖP differiscono così l'una dall'altra. Il resistente ritiene che l'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento summenzionato trovi applicazione anche nel caso di specie e consenta di escludere dall'ambito di applicazione del regolamento medesimo anche le categorie di passeggeri indicate nell'articolo 34 del GÖP. Dal momento che l'elenco di categorie di passeggeri di cui all'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 1370/2007 è esaustivo, il giudice del rinvio non può aderire alla posizione del resistente. Pertanto esso chiede alla Corte se tale articolo consente di escludere dall'ambito di applicazione del regolamento di cui trattasi anche norme generali che fissano le tariffe massime per categorie di passeggeri diverse da quelle indicate nella disposizione de qua.

- 19 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento n. 1370/2007, le norme generali escluse dall'ambito di applicazione di detto atto normativo devono essere comunicate alla Commissione europea a norma dell'articolo 88 del Trattato CE (articolo 108 TFUE). Il giudice del rinvio si chiede se l'obbligo di comunicazione alla Commissione europea a norma dell'articolo 108 TFUE sussista anche qualora le norme generali che fissano le tariffe massime non prevedano alcuna compensazione per il vettore. In un caso siffatto non esiste alcun rischio che lo Stato abbia concesso un eventuale aiuto. Il giudice si domanda quindi se sia compatibile con il regolamento n. 1370/2007 anche un caso in cui uno Stato membro esclude dall'ambito di applicazione del regolamento suddetto norme generali che fissano tariffe massime per categorie di passeggeri non indicate nel suo articolo 3, paragrafo 3, senza tuttavia prevedere a fronte di ciò alcuna compensazione per il vettore.
- 20 Qualora la Corte ritenga che la controversia in esame non rientri nell'ambito di applicazione del regolamento n. 1370/2007, si pone la questione se la concessione di una compensazione possa essere fondata su un altro atto giuridico dell'Unione europea (ad esempio, la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea) o se la controversia debba essere definita unicamente sulla base del diritto nazionale.
- 21 Qualora, nel dirimere la controversia, il giudice del rinvio decida che una compensazione deve essere riconosciuta in forza del diritto dell'Unione o del diritto nazionale, occorre altresì stabilire quali condizioni debbano essere prese in considerazione nel determinare l'ammontare della compensazione affinché essa non violi le disposizioni in materia di aiuti di Stato. La ricorrente ha quantificato il risarcimento del danno richiesto sulla base del mancato guadagno da vendita dei biglietti. Il resistente ritiene non sia corretto partire dal prezzo dei biglietti, poiché la ricorrente avrebbe stabilito tariffe diverse a seconda dell'età del passeggero, del

giorno e dell'ora del viaggio. Inoltre, il resistente osservava che gli autobus spesso non sono occupati al 100 %, cosicché il trasporto a titolo gratuito di alcuni passeggeri non priva la ricorrente della possibilità di realizzare entrate mediante la vendita dei biglietti. A parere del giudice del rinvio, il prezzo del biglietto, la cui fissazione è rimessa alla ricorrente, non può costituire un indicatore adeguato in sede di determinazione di una compensazione calcolata sui costi, dal momento che la ricorrente è libera di fissare il prezzo del biglietto e sulle tratte nazionali non esiste una concorrenza significativa. Il giudice del rinvio si chiede se, anche qualora il regolamento n. 1370/2007 non sia applicabile nel caso di specie, ai fini del calcolo dell'ammontare della compensazione sia utile fondarsi in via analogica sulle disposizioni contenute nell'allegato al regolamento in questione, il cui obiettivo sembra essere quello di evitare compensazioni eccessive.