

**Sag C-614/20****Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement****Dato for indlevering:**

18. november 2020

**Forelæggende ret:**

Tallinna Halduskohus (Estland)

**Afgørelse af:**

18. november 2020

**Sagsøger:**

AS Lux Express Estonia

**Sagsøgt:**

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (erhvervs- og kommunikationsministeriet)

**Hovedsagens genstand**

Skadeserstatningssøgsmål anlagt af AS Lux Express Estonia mod Republikken Estland

**Den præjudicielle forelæggelses genstand og retsgrundlag**

Fortolkning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315, s. 1), artikel 2, litra e), artikel 3, stk. 2 og 3, og artikel 4, stk. 1, litra b), nr. i).

**Præjudicielle spørgsmål**

1. Skal det forhold, at alle privatretlige virksomheder, som udfører personbefordring i rutedrift ad vej, på vandet og med jernbane på det nationale område, pålægges de samme forpligtelser til at befordre passagerer

i en bestemt kategori (børn i førskolealderen, personer med handicap under 16 år, personer med alvorlige handicap over 16 år, personer med betydelige synshandicap og ledsagere til en person med alvorligt eller betydeligt synshandicap samt fører- eller assistancehunden til en person med handicap) gratis, betragtes som pålæggelse af en offentlig serviceforpligtelse som omhandlet i artikel 2, litra e), og artikel 3, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70?

2. Såfremt der er tale om en offentlig serviceforpligtelse som omhandlet i forordning nr. 1370/2007, har en medlemsstat da i henhold til artikel 4, stk. 1, litra b), nr. i), i forordning nr. 1370/2007 ret til ved en national lovgivning at udelukke, at der skal betales kompensation til transportvirksomheden for opfyldelsen af en sådan forpligtelse?

Såfremt en medlemsstat har ret til at udelukke, at der skal betales kompensation til transportvirksomheden, under hvilke betingelser kan den da gøre dette?

3. Er det i henhold til artikel 3, stk. 3, i forordning nr. 1370/2007 tilladt at udelukke generelle regler om fastsættelse af maksimumstakster for andre passagerkategorier end de i denne bestemmelse nævnte fra denne forordnings anvendelsesområde?

Gælder forpligtelsen til at underrette Europa-Kommissionen i henhold til artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde også, såfremt de generelle regler om fastsættelse af maksimumstakster ikke fastsætter nogen kompensation til transportvirksomheden?

4. Såfremt forordning nr. 1370/2007 ikke finder anvendelse i den foreliggende sag, kan ydelsen af en kompensation da baseres på en anden retsakt vedtaget af Den Europæiske Union (såsom Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder)?
5. Hvilke betingelser skal den kompensation, der eventuelt skal ydes til transportvirksomheden, opfylde for at overholde bestemmelserne om statsstøtte?

### **Anførte fællesskabsretlige forskrifter**

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315, s. 1), artikel 1-4.

Artikel 108 TEUF.

Meddelelse fra Kommissionen om retningslinjer for fortolkningen af forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (EUT 2014, C 92, s. 1), punkt 2.2.2 og 2.2.3

Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, artikel 16, 17, 41 og 51.

### **Anførte nationale retsforskrifter**

I henhold til lov om offentlig personbefordring (Riigi Teataja I, 23.3.2015, 2) i den affattelse, der finder anvendelse i hovedsagen, trådt i kraft den 1. oktober 2015, udføres rutedrift både på grundlag af en kontrakt om offentlig trafikbetjening (§ 19) og som kommerciel rutedrift (§ 4, stk. 4). Taksterne for den kommercielle rutedrift fastsættes af transportvirksomheden (§ 31, stk. 2 og 4, i lov om offentlig personbefordring), mens maksimumstaksten pr. kørt kilometer eller maksimumstaksten for billetter i forbindelse med rutedrift, der udføres på grundlag af en kontrakt om offentlig personbetjening, fastsættes af den kompetente myndighed (§ 31, stk. 2 og 4, i lov om offentlig personbefordring).

§ 34 i lov om offentlig personbefordring bestemmer følgende:

»Gratis befordring i den indenlandske rutedrift

På en indenlandsk rute indenfor befordring ad vej, på vandet og med jernbane har transportvirksomheden pligt til at befordre børn, som den 1. oktober i det igangværende skoleår endnu ikke har afsluttet deres syvende leveår, samt børn, hvis skolestart er blevet udskudt, personer med handicap under 16 år, personer med alvorlige handicap over 16 år, personer med betydelige synshandicap og ledsagere til en person med alvorligt eller betydeligt synshandicap samt fører- eller assistancehunden til en person med handicap gratis. Transportvirksomheden modtager ikke nogen kompensation for den gratis befordring af passagerer i disse grupper.«

### **Kort fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingernes forløb**

- 1 De private virksomheder Eesti Buss OÜ (herefter »Eesti Buss«) og AS Lux Express Estonia (herefter »Lux Express« eller »sagsøgeren«) fik i august 2013 og i marts 2015 en fælles licens til personbefordring. De udførte kommerciel rutedrift med busser på det nationale område. Den 29. juli 2019 blev Eesti Buss slettet fra handelsregistret som følge af sin fusion med Lux Express.
- 2 Den 5. juni 2019 ansøgte Eesti Buss og Lux Express ministeren for erhverv og infrastruktur om skadeserstatning på 537 219 EUR. De gjorde gældende, at skaden skyldtes sagsøgernes forpligtelse i henhold til § 34 i lov om offentlig personbefordring til at befordre bestemte passagerkategorier i den indenlandske

kommercielle rutedrift gratis uden at modtage en kompensation herfor fra staten. Kompensationen udgjordes af de indtægter ved billet salg, som ansøgerne var gået glip af i 2018 som følge af § 34 i lov om offentlig personbefordring.

- 3 Ved sit svar af 10. juli 2019 gav ministeren for erhverv og infrastruktur afslag på denne ansøgning med den begrundelse, at transportvirksomheden i henhold til § 34 i lov om offentlig personbefordring ikke modtager nogen kompensation for den gratis personbefordring.
- 4 Den 12. august 2019 anlagde Lux Express søgsmål mod Republikken Estland med påstand om betaling af skadeserstatning på 851 960 EUR ved Tallinna Halduskohus (forvaltningsdomstolen i Tallinn). Kompensationens størrelse svarede ifølge sagsøgeren til de indtægter ved billet salg, som Lux Express og Eesti Buss som følge af § 34 i lov om offentlig personbefordring var gået glip af i perioden fra den 1. januar 2018 til den 31. juli 2019. Under sagen forhøjede sagsøgeren sit krav om skadeserstatning til 2 061 781 EUR, hvilket omfatter erstatning for de tab, som begge virksomheder led i perioden fra den 1. januar 2016 til den 31. januar 2020. Der blev nedlagt påstand om betaling af kompensation med tillæg af renter. Subsidiært blev der nedlagt påstand om, at Republikken Estland tilpligtes at betale en økonomisk kompensation af passende omfang med tillæg af renter efter rettens skøn.

### **Hovedsagens parter væsentlige argumenter**

- 5 Sagsøgeren har gjort gældende, at forpligtelsen til gratis befordring udgør et kraftigt og uforholdsmæssigt indgreb i ejendomsretten, friheden til at drive virksomhed og aftalefriheden, som er indrømmet virksomheden ved Republikken Estlands forfatning. Sagsøgeren leverer kun bustransportydelse i kommerciel rutedrift og under markedsøkonomiske betingelser og er derfor ikke underlagt nogen offentlig serviceforpligtelse. Der foreligger ikke nogen usædvanlige omstændigheder (krig, katastrofe), som ville kunne begrunde, at virksomheder uden offentlig deltagelse forpligtes til at udføre statslige opgaver uden kompensation. Pålæggelsen af en forpligtelse til at udføre gratis befordring medfører, at transportvirksomhederne behandles ulige i forhold til andre virksomheder, som leverer tjenesteydelser af almen økonomisk interesse (f.eks. tjenesteydelser i forbindelse med gas, el, opvarmning, vand og kloakering, renovation, post og kommunikation), eftersom de andre virksomheder ikke er forpligtede til at tilbyde deres tjenesteydelser gratis. Ligeledes behandles kommercielle transportvirksomheder ulige i forhold til transportvirksomheder, der opererer inden for rammerne af en kontrakt om offentlig trafikbetjening. Sidstnævnte modtager en kompensation baseret på prisen pr. kørt kilometer, hvilket betyder, at transportvirksomhedens indtægter ikke afhænger af antallet af passagerer, billetpriserne eller nedsatte billetpriser. En kommerciel transportvirksomhed skal dække sine omkostninger gennem billetprisen, og forpligtelsen til gratis befordring begrænser dens indtægter. Indgrebets virkning forstærkes af, at den rutedrift, der udføres inden for rammerne af en kontrakt om

offentlig trafikbetjening, er helt eller delvist sammenfaldende med den rutedrift, der betjenes af de kommercielle transportvirksomheder, og at staten og den lokale forvaltning ligeledes i vidt omfang og gratis tilbyder offentlige transportydelser. Kommercielle transportvirksomheder befinder sig derfor i en urimelig konkurrencesituation.

- 6 Eftersom antallet af personer, der rejser gratis, udgør en betydelig andel af det samlede antal passagerer (i gennemsnit 3%), medfører muligheden for gratis befordring store omkostninger for transportvirksomhederne. Sagsøgerens indtægtstab udgør 5-7% af billetindtægterne. De mistede indtægter er beregnet på grundlag af den fulde billetpris uden moms (dvs. grundprisen) for de billetter, som sagsøgeren i henhold til § 34 i lov om offentlig personbefordring udsteder til passagererne. Hvis transportvirksomheden pålægger de øvrige passagerer omkostningerne ved den gratis befordring, vil prisen på tjenesteydelsen stige, hvilket vil kunne forringe transportvirksomhedens efterspørgsel og fortjeneste. Transportvirksomheden er blevet bragt i en vanskelig situation og kan være tvunget til at opgive sin aktivitet. De omkostninger, der er forbundet med statens forvaltning af billetprisedsættelserne, kan ikke være betydelige.
- 7 Det bestemmes i artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007, at staten skal yde operatører af offentlig trafikbetjening kompensation for deres omkostninger ved opfyldelsen af de offentlige serviceforpligtelser. Der er ifølge sagsøgeren tale om en offentlig serviceforpligtelse som omhandlet i denne forordnings artikel 2, litra e), idet en operatør på rent forretningsmæssigt grundlag ikke ville påtage sig at levere ydelsen gratis uden at være lovmæssigt forpligtet hertil. Eftersom § 34 i lov om offentlig personbefordring forbyder, at der betales for opfyldelsen af forpligtelsen, udgør denne bestemmelse ifølge sagsøgeren en tilsidesættelse af forordning nr. 1370/2007, og den skal således ikke finde anvendelse. Den omstændighed, at staten ikke på forhånd underrettede Europa-Kommissionen om denne generelle regel (artikel 3, stk. 3, i forordning nr. 1370/2007 og artikel 108 TEUF), udelukker ikke, at der kan ydes en kompensation.
- 8 Såfremt forordning nr. 1370/2007 ikke finder anvendelse i den foreliggende sag, skal kompensationen ydes på grundlag af EU-rettens almindelige principper (proportionalitetsprincippet, artikel 16, 17, 41 og 51 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder).
- 9 Erhvervs- og kommunikationsministeriet (sagsøgte) har nedlagt påstand om frifindelse. Det omtvistede påbud blev udstedt med henblik på at lette adgangen til offentlige transportmidler for personer med handicap og familier med små børn og forøge disse personers mobilitet. Desuden blev dette påbud udstedt med henblik på hensigtsmæssig anvendelse af de offentlige midler og besparelser på disse. Disse formål er legitime. Lovgiver har en bred skønsmargen ved udformningen af socialpolitikken. Indgrebet i sagsøgerens grundlæggende rettigheder er lille – ifølge sagsøgerens uunderbyggede udsagn befordres 3% af passagererne gratis. Det står sagsøgeren frit for selv at fastsætte taksterne for andre passagerer. I betragtning af det forhold, at sagsøgeren har fastsat forskellige takster, ville denne

formentlig selv uden den forpligtelse, der følger af § 34 i lov om offentlig personbefordring, have fastsat en gratis eller billigere takst for personer med handicap eller børn i førskolealderen. Eftersom udnyttelsesgraden for busserne sjældent er 100%, medfører befordringen af personer med handicap og børn ikke, at sagsøgeren må give afkald på indtægter. Sagsøgeren er ikke forpligtet til at give disse passagerkategorier forrang ved tildelingen af siddepladser. Påbuddet har gjaldt siden 2000, og transportvirksomheden har fra begyndelsen haft mulighed for at tage det i betragtning ved udøvelsen af sin erhvervsmæssige aktivitet. Sagsøgeren er i en gunstig økonomisk situation, har ansøgt om en licens til en ny rute, køber nye busser, betjener flere og flere kunder, og virksomhedens indtægter er steget. Dermed har denne forpligtelse, som har gjaldt længe, ikke været til hinder for sagsøgerens økonomiske succes. Virksomheden betjener den kommercielle betalingsrutedrift. Urentable ruter betjenes af den offentlige rutedrift, som ikke konkurrerer med den kommercielle rutedrift. Det står en kommerciel transportvirksomhed frit for at indstille sin aktivitet, hvis den ønsker dette. Påbuddet er dermed ifølge sagsøgte forholdsmæssigt og i overensstemmelse med forfatningen. En sammenligning med andre virksomheder, som leverer tjenesteydelser af almen økonomisk interesse, er ikke relevant. Der foreligger ifølge sagsøgte ikke nogen tilsidesættelse af sagsøgerens grundlæggende rettigheder, og der er ikke nogen begrundelse for at betale skadeserstatning.

- 10 Forordning nr. 1370/2007 finder ifølge sagsøgte ikke anvendelse, da den regulerer offentlige serviceforpligtelser. Der er ikke indgået nogen kontrakt om offentlig trafikbetjening med sagsøgeren. Artikel 3, stk. 3, i forordning nr. 1370/2007 giver mulighed for fra denne forordnings anvendelsesområde at udelukke situationer, hvor der ved en generel regel fastsættes maksimumtakster for bestemte passagerkategorier. Såfremt der ikke betales kompensation herfor, skal Europa-Kommissionen heller ikke underrettes herom. Selv hvis forpligtelsen i henhold til § 34 i lov om offentlig personbefordring er en offentlig serviceforpligtelse som omhandlet i forordning nr. 1370/2007, følger det ikke af denne forordning, at der skal betales kompensation til transportvirksomheden for en sådan forpligtelse. Heller ikke TEUF indebærer nogen forpligtelse til at yde statsstøtte. Leveringen af tjenesteydelser er også økonomisk rentabel uden en kompensation.

### **Kort fremstilling af begrundelsen for den præjudicielle forelæggelse**

- 11 Sagsøgeren har nedlagt påstand om, at staten skal betale kompensation for, at sagsøgeren i henhold til § 34 i lov om offentlig personbefordring var forpligtet til at befordre personer, som tilhørte en bestemt passagerkategori, gratis i den kommercielle rutedrift uden statslig kompensation. Der er enighed om, at sagsøgeren kun driver en kommerciel busrute på grundlag af rutelicenser. Hverken staten eller den lokale forvaltning har indgået en kontrakt om offentlig trafikbetjening med sagsøgeren, og der betales ikke sagsøgeren nogen kompensation af offentlige midler til dækning af omkostningerne ved rutedriften.

- 12 Den forelæggende ret ønsker i forbindelse med den materielle prøvelse oplyst, om den foreliggende situation ud over den nationale lovgivning også er reguleret ved forordning nr. 1370/2007. Denne forordning regulerer leveringen af tjenesteydelser inden for den offentlige personbefordring (artikel 1, stk. 1). Sagsøgeren leverer ydelser inden for personbefordring af almen økonomisk interesse [artikel 2, litra a), i forordning nr. 1370/2007], eftersom rutedrift med busser mellem forskellige byer er i offentlighedens interesse, og borgernes mobilitet sikres herved. Der opstår det spørgsmål, om en situation, hvor en stat pålægger private transportvirksomheder, som driver kommerciel rutedrift, en forpligtelse til at befordre bestemte passagerkategorier gratis, også kan opfattes som pålæggelse af en offentlig serviceforpligtelse som omhandlet i artikel 2, litra e), i forordning nr. 1370/2007. Sagsøgte har givet udtryk for den opfattelse, at der ikke er tale om en offentlig serviceforpligtelse, og at forordning nr. 1370/2007 ikke finder anvendelse i den foreliggende sag.
- 13 Som det fremgår af artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007, pålægger den kompetente myndighed som regel leverandøren af en tjenesteydelse en offentlig serviceforpligtelse i form af en kontrakt om offentlig trafikbetjening. I henhold til denne artikels stk. 2 kan offentlige serviceforpligtelser, der består i anvendelse af maksimaltakster for samtlige passagerer eller for bestemte passagerkategorier uanset stk. 1 også være omfattet af generelle regler. I den foreliggende sag har den kompetente myndighed ikke indgået nogen kontrakt om offentlig trafikbetjening med sagsøgeren, men derimod ved lov pålagt de transportvirksomheder, der opererer den indenlandske rutedrift, en forpligtelse til at befordre bestemte passagerkategorier gratis.
- 14 Ifølge den foreliggende ret kan lov om offentlig personbefordring anses for at være en generel regel som omhandlet i artikel 2, litra l), og artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1370/2007. Denne fortolkning bekræftes af punkt 2.2.2 og 2.2.3 i meddelelse fra Kommissionen om retningslinjer for fortolkningen af forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej.
- 15 I § 34 i lov om offentlig personbefordring fastsættes en maksimumstakst (gratis befordring) for bestemte passagerkategorier. Fastsættelsen af en sådan maksimumstakst ved en generel regel kan i henhold til artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 1370/2007 udgøre en pålæggelse af en offentlig serviceforpligtelse. Derfor anser den forelæggende ret i modsætning til sagsøgte forordning nr. 1370/2007 for at finde anvendelse i den foreliggende sag.
- 16 I henhold til artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007 er et af formålene med indgreb i den offentlige personbefordring at sikre levering af en billigere tjenesteydelse. Indførelsen af retten til gratis befordring for bestemte passagerkategorier ved § 34 i lov om offentlig personbefordring har bl.a. til formål at garantere disse passagerer en billigere tjenesteydelse. Dette har sagsøgte også erkendt. Det er ikke sandsynligt, at en virksomhed, der forfølger sine økonomiske interesser, ville udføre gratis befordring af disse passagerer uden de offentlige myndigheders påvirkning. Derfor er det den forelæggende rets opfattelse, at den

foreliggende sag er omfattet af formålet med og anvendelsesområdet for artikel 1, stk. 1 og 2, i forordning nr. 1370/2007. Ligeledes finder den forelæggende ret det påkrævet at stille Domstolen det spørgsmål, om retten har bestemt anvendelsesområdet for forordning nr. 1370/2007 korrekt.

- 17 Såfremt forordning nr. 1370/2007 finder anvendelse på de foreliggende faktiske omstændigheder, bestemmer dens artikel 3, stk. 2, andet punktum, at den kompetente myndighed yder transportvirksomheden kompensation for de takstforpligtelser, som den er pålagt ved generelle regler. Det kan også udledes af artikel 1, stk. 1, andet afsnit, og artikel 4, stk. 1, litra b), i forordning nr. 1370/2007, at den kompetente myndighed, når den pålægger en transportvirksomhed en offentlig serviceforpligtelse, skal yde kompensation for opfyldelsen af denne forpligtelse. I artikel 4, stk. 1, litra b), nr. i), i forordning nr. 1370/2007 henvises der imidlertid til den mulighed, at der ikke ydes nogen kompensation. Der opstår for den forelæggende ret derfor det spørgsmål, om artikel 4, stk. 1, litra b), nr. i), i forordning nr. 1370/2007 giver en medlemsstat ret til at udelukke, at der ydes kompensation til transportvirksomheden. Såfremt en medlemsstat har ret til at udelukke, at der ydes kompensation til transportvirksomheden: Under hvilke betingelser kan den gøre dette således, at virksomhedens rettigheder ikke påvirkes uforholdsmæssigt? Eftersom sagsøgeren kun betjener den kommercielle rutedrift med kommercielle formål, berører pålæggelsen af en forpligtelse til gratis befordring nødvendigvis dens frihed til at drive virksomhed og dens muligheder for at opnå indtægter. Selv om sagsøgeren er økonomisk sund (i 2018 opnåede virksomheden et overskud på 864 752 EUR, i 2019 på 2 160 475 EUR), gælder en sådan forpligtelse på samme måde for andre kommercielle transportvirksomheder, hvis økonomiske situation muligvis ikke er nøjagtig lige så god, og en forpligtelse til gratis befordring uden kompensation kan vise sig at være uretfærdig over for virksomheden.
- 18 Artikel 3, stk. 3, i forordning nr. 1370/2007 giver mulighed for fra denne forordnings anvendelsesområde at udelukke generelle regler om økonomisk kompensation for offentlige serviceforpligtelser, der fastsætter maksimumstakster for elever, studerende, lærlinge og bevægelseshæmmede. I henhold til § 34 i lov om offentlig personbefordring befordres børn, som den 1. oktober i det igangværende skoleår endnu ikke har afsluttet deres syvende leveår, samt børn, hvis skolestart blev udskudt, personer med handicap under 16 år, personer med alvorlige handicap over 16 år, personer med betydelige synshandicap og ledsagere til en person med alvorligt eller betydeligt synshandicap samt fører- eller assistancehunden til en person med handicap på gunstige vilkår. Således er der forskel på de passagerkategorier, der er begunstiget i henhold til artikel 3, stk. 3, i forordning nr. 1370/2007 og i henhold til § 34 i lov om offentlig personbefordring. Ifølge sagsøgte finder artikel 3, stk. 3, i forordning nr. 1370/2007 også anvendelse i den foreliggende sag og gør det således muligt at udelukke de passagerkategorier, som nævnes i § 34 i lov om offentlig personbefordring, fra denne forordnings anvendelsesområde. Eftersom opregningen af passagerkategorier i artikel 3, stk. 3, i forordning nr. 1370/2007 er udtømmende, kan den forelæggende ret ikke tilslutte sig sagsøgte synspunkt.



Derfor ønsker den oplyst af Domstolen, om artikel 3, stk. 3, i forordning nr. 1370/2007 tillader, at også generelle regler om fastsættelse af maksimumstakster for andre passagerkategorier end de i denne bestemmelse nævnte udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde.

- 19 I henhold til artikel 3, stk. 3, i forordning nr. 1370/2007 skal der i henhold til artikel 88 i EF-traktaten (artikel 108 TEUF) gives underretning til Europa-Kommissionen om de generelle regler, som er udelukket fra forordningens anvendelsesområde. Den forelæggende ret stiller det spørgsmål, om pligten til at underrette Europa-Kommissionen i henhold til artikel 108 TEUF også gælder, såfremt de generelle regler om fastsættelse af maksimumstakster ikke fastsætter nogen kompensation til transportvirksomheden. I en sådan situation er der ingen fare for, at staten har ydet nogen form for statsstøtte. Der opstår derfor det spørgsmål, om også en situation, hvor en medlemsstat udelukker generelle regler om fastsættelse af maksimumstakster for passagerkategorier, som ikke er nævnt i artikel 3, stk. 3, i forordning nr. 1370/2007, fra denne forordnings anvendelsesområde, men ikke fastsætter nogen kompensation til transportvirksomheden, er forenelig med denne forordning.
- 20 Såfremt Domstolen er af den opfattelse, at den foreliggende sag ikke er omfattet af forordning nr. 1370/2007, opstår det spørgsmål, om ydelsen af en kompensation kan baseres på en anden retsakt vedtaget af Den Europæiske Union (f.eks. Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder), eller om sagen udelukkende skal afgøres på grundlag af national lovgivning.
- 21 Såfremt den forelæggende ret i forbindelse med afgørelsen af sagen afgør, om en kompensation skal ydes i henhold til EU-retten eller den nationale lovgivning, opstår desuden spørgsmålet om, hvilke betingelser der skal tages i betragtning ved fastsættelsen af kompensationens størrelse, for at kompensationen ikke overtræder bestemmelserne om statsstøtte. Sagsøgeren har beregnet den skadeserstatning, som der gøres krav på, på grundlag af mistede indtægter ved billet salg. Sagsøgte anser det ikke for at være korrekt at tage udgangspunkt i billetprisen, da sagsøgeren har fastsat forskellige takster alt efter passagerens alder, ugedagen og tidspunktet for rejsen. Desuden har sagsøgte henvist til, at bussernes kapacitet ofte ikke er 100% udnyttet, og at sagsøgeren dermed ikke mister muligheden for at opnå indtægter fra billetter som følge af den gratis befordring af enkelte passagerer. Ifølge den forelæggende ret er den billettakst, som fastsættes af sagsøgeren, ikke en passende indikator ved udregningen af en kompensation baseret på omkostningerne, eftersom det står sagsøgeren frit for at fastsætte billettaksten, og eftersom der ikke er nogen væsentlig konkurrence på de indenlandske ruter. Den forelæggende ret ønsker oplyst, om det, selv hvis forordning nr. 1370/2007 ikke finder anvendelse i den foreliggende sag, vil være hensigtsmæssigt at basere udregningen af kompensationens størrelse på de relevante bestemmelser i bilaget til forordning nr. 1370/2007, som tilsyneladende har til formål at undgå overkompensation.