

Processo C-614/20

**Resumo do pedido de decisão prejudicial em aplicação do artigo 98.º, n.º 1,
do Regulamento de Processo do Tribunal de Justiça**

Data de entrada:

18 de novembro de 2020

Órgão jurisdicional de reenvio:

Tallinna Halduskohus (Tribunal Administrativo de Taline, Estónia)

Data da decisão de reenvio:

18 de novembro de 2020

Demandante:

AS Lux Express Estonia

Demandado:

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (Ministério dos
Assuntos Económicos e das Comunicações)

Objeto do processo principal

Ação de indemnização intentada pela AS Lux Express Estonia contra a República da Estónia

Objeto e fundamento jurídico do pedido de decisão prejudicial

Interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho (JO 2003, L 315, p. 1), artigo 2.º, alínea e), artigo 3.º, n.ºs 2 e 3, e artigo 4.º, n.º 1, alínea b), i).

Questões prejudiciais

1. Deve a imposição legal a todas as empresas de direito privado que asseguram no território nacional os serviços comerciais regulares de

transporte rodoviário, marítimo e ferroviário de passageiros da mesma obrigação de transportar gratuitamente os passageiros de um grupo determinado (crianças em idade pré-escolar, pessoas até aos 16 anos completos com deficiência, pessoas a partir dos 16 anos completos com graves deficiências, pessoas com uma deficiência visual significativa, bem como os acompanhantes de uma pessoa com uma deficiência visual grave ou significativa e ainda o cão-guia ou o cão de apoio de uma pessoa com deficiência), ser considerada a imposição de uma obrigação de serviço público na aceção do artigo 2.º, alínea e), e do artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho?

2. Caso se trate de uma obrigação de serviço público na aceção do Regulamento n.º 1370/2007: um Estado-Membro tem o direito, ao abrigo do artigo 4.º, n.º 1, alínea b), i), do Regulamento n.º 1370/2007, de excluir, através de uma lei nacional, o pagamento de uma compensação ao transportador pelo cumprimento dessa obrigação?

Caso um Estado-Membro tenha o direito de excluir o pagamento de uma compensação ao transportador, em que condições o pode fazer?

3. O artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1370/2007 permite excluir do âmbito de aplicação deste regulamento as regras gerais que estabelecem as tarifas máximas para categorias de passageiros diferentes das previstas nesta disposição?

A obrigação de comunicação à Comissão Europeia, prevista no artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, também se aplica quando as regras gerais que estabelecem as tarifas máximas não preveem nenhuma compensação para o transportador?

4. Caso o Regulamento n.º 1370/2007 não seja aplicável ao caso em apreço: pode a concessão de uma compensação basear-se noutra ato da União Europeia (como a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia)?
5. Que condições deve satisfazer a eventual compensação a conceder ao transportador para cumprir as regras em matéria de auxílios de Estado?

Disposições de direito da União invocadas

Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho (JO 2007, L 315, p. 1), artigos 1.º a 4.º

Artigo 108.º TFUE

Comunicação da Comissão – Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros (JO C 92, p. 1), pontos 2.2.2 e 2.2.3

Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, artigos 16.º, 17.º, 41.º e 51.º

Disposições de direito nacional invocadas

Nos termos da Lei relativa aos transportes públicos (Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr, RT I, 23 de março de 2015, 2), na sua versão aplicável ao litígio no processo principal (RT I, 30 de junho de 2020, 24), que entrou em vigor em 1 de outubro de 2015 (a seguir «Lei relativa aos transportes de passageiros»), os serviços regulares de transporte são prestados tanto com base num contrato de serviço público (§ 19) como também enquanto serviços regulares de transporte comerciais (§ 4, n.º 4). A tarifa dos serviços regulares de transporte comercial é fixada pelo transportador (§ 31, n.ºs 2 e 4, da GÖP), enquanto a tarifa máxima por quilómetros percorridos pelos veículos ou a tarifa máxima dos bilhetes do serviço regular efetuado com base num contrato de serviço público é fixada pela autoridade competente (§ 31, n.ºs 2 e 4, da GÖP).

O § 34 da GÖP dispõe o seguinte:

«Transporte gratuito nos serviços regulares nacionais

No âmbito do serviço regular de transporte rodoviário, marítimo e ferroviário de passageiros, o transportador é obrigado a transportar a título gratuito crianças que em 1 de outubro do ano escolar em curso ainda não concluíram o sétimo aniversário, bem como as crianças cujo início da escolaridade obrigatória foi adiado, as pessoas até aos 16 anos completos com deficiência, as pessoas a partir dos 16 anos de idade com graves deficiências, as pessoas com uma deficiência visual significativa, bem como os acompanhantes de uma pessoa com uma deficiência visual grave ou significativa e ainda o cão-guia ou o cão de apoio de uma pessoa com deficiência. O transportador não obtém nenhuma compensação pelo transporte gratuito dos passageiros destas categorias.»

Apresentação sucinta dos factos e do processo principal

- 1 Em agosto de 2013 e em março de 2015, as empresas privadas Eesti Buss OÜ (a seguir «Eesti Buss») e AS Lux Express Estonia (a seguir «Lux Express ou recorrente») obtiveram uma licença comunitária para o transporte de passageiros. Asseguravam serviços regulares de transporte comerciais com autocarros no território nacional. Em 29 de julho de 2019, a Eesti Buss foi cancelada do registo comercial na sequência da sua fusão com a Lux Express.

- 2 Em 5 de junho de 2019, a Eesti Buss e a Lux Express apresentaram no Ministério da Economia e das Comunicações um pedido de indemnização no montante de 537 219 euros. As empresas alegaram que este prejuízo resultava da obrigação imposta às demandantes, por força do § 34 da GÖP, de transportar gratuitamente determinadas categorias de passageiros no serviço regular comercial nacional, sem obterem nenhuma compensação a este respeito por parte do Estado. A compensação é constituída pelas receitas da venda dos bilhetes de transporte perdidas pelas requerentes em 2018 na sequência do § 34 da GÖP.
- 3 Na sua resposta de 10 de julho de 2019, o Ministro da Economia e das Infraestruturas indeferiu este pedido com o fundamento de que, nos termos do § 34 da GÖP, o transportador não receberia nenhuma compensação pelo transporte gratuito de passageiros.
- 4 Em 12 de agosto de 2019, a Lux Express intentou no Tallinna Halduskohus (Tribunal administrativo de Taline) contra a República da Estónia uma ação de indemnização no valor de 851 960 euros. O montante da compensação corresponde às receitas provenientes da venda dos bilhetes de transporte que a Lux Express, em conjunto com a Eesti Buss, perdeu nos termos do § 34 da GÖP no período compreendido entre 1 de janeiro de 2018 e 31 de julho de 2019. No decurso do processo, a demandante aumentou o montante do seu pedido de indemnização para 2 061 781 euros, um valor que cobre a indemnização do prejuízo sofrido pelas duas empresas no período compreendido entre 1 de janeiro de 2016 e 31 de janeiro de 2020. Além da indemnização foi pedido o pagamento de juros. A título subsidiário, foi pedido que a República da Estónia fosse condenada ao pagamento de uma compensação financeira adequada, acrescida de juros, a fixar pelo juiz.

Argumentos essenciais das partes no processo principal

- 5 A demandante considera que a obrigação de transporte gratuito constitui uma ingerência excessiva e desproporcionada no direito de propriedade, na liberdade de empresa e na liberdade contratual que lhe foram conferidas pela Constituição da República da Estónia. A demandante presta apenas serviços de transporte por autocarro em linhas comerciais regulares e operando em condições de economia de mercado, pelo que não está sujeita a nenhuma obrigação de serviço público. Não se verificam quaisquer circunstâncias extraordinárias (guerra, catástrofe) que justifiquem que as sociedades sem participação pública sejam obrigadas a executar, sem o pagamento de uma compensação, tarefas do âmbito estatal. Ao impor uma obrigação de transporte gratuito, os transportadores são tratados de forma diferente face aos outros operadores que prestam serviços de interesse geral (por exemplo, os serviços relativos ao gás, à eletricidade, ao aquecimento, à água e aos esgotos, a eliminação de resíduos, aos correios e à comunicação), na medida em que estes não são obrigados a prestar gratuitamente os seus serviços. Do mesmo modo, também os transportadores comerciais são tratados de forma diferente face aos transportadores que exercem a sua atividade no âmbito de um

contrato de serviço público. Estes últimos beneficiam de uma compensação com base no preço por quilómetro, o que significa que as receitas do transportador não dependem do número de passageiros, do preço dos bilhetes ou das reduções das tarifas de transporte. Uma empresa de transporte comercial tem de cobrir os seus custos através do preço dos bilhetes e a obrigação de transporte gratuito limita as suas receitas. A intensidade da ingerência é reforçada pelo facto de os serviços regulares que são prestados no âmbito de um contrato público de serviços se sobreporem, parcialmente ou totalmente, às linhas servidas pelos transportadores comerciais e de o Estado e a coletividade local fornecerem também em grande medida serviços públicos de transporte a título gratuito. Os transportadores profissionais encontram-se, portanto, numa situação de concorrência desleal.

- 6 Tendo em consideração que a proporção dos passageiros que viajam gratuitamente é significativa (3 % em média) em relação ao número total de passageiros, o facto de existir a possibilidade de um transporte gratuito implica custos elevados para os transportadores. A perda de rendimentos da demandante cifra-se em 5 % a 7 % das receitas dos bilhetes. As receitas perdidas são calculadas com base no preço total, sem IVA (ou seja, do preço base), dos bilhetes emitidos pela demandante aos viajantes em conformidade com o § 34 da GÖP. Se o transportador repercutisse o custo do transporte gratuito nos outros passageiros, o preço do serviço aumentaria, o que poderia reduzir a procura e os lucros do transportador. O transportador encontra-se numa situação difícil e pode ser obrigado a cessar a sua atividade. Os custos associados à gestão das reduções das tarifas dos transportes pelo Estado não podem ser significativos.
- 7 O artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1370/2007 prevê que o Estado deve conceder uma compensação aos operadores de serviços públicos pelos custos incorridos na execução das obrigações de serviço público. Está em causa uma obrigação de serviço público na aceção do artigo 2.º, alínea e), deste regulamento, na medida em que um operador que atua de acordo com interesses económicos não prestaria gratuitamente o serviço sem uma obrigação imposta por lei. Na medida em que o § 34 da GÖP proíbe o pagamento de uma remuneração pela execução da obrigação, esta disposição é contrária ao Regulamento n.º 1370/2007 e não deve ser aplicada. O facto de o Estado não ter previamente notificado esta disposição geral à Comissão Europeia (artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1370/2007 e o artigo 108.º TFUE) não exclui o pagamento de uma compensação.
- 8 Se o Regulamento n.º 1370/2007 não for aplicável ao caso em apreço, a compensação deveria ser concedida com base nos princípios gerais do direito da União (princípio da proporcionalidade, artigos 16.º, 17.º, 41.º e 51.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia).
- 9 O Ministério da Economia e das Comunicações (demandado) pede que a ação seja julgada improcedente. A condição controvertida foi imposta a fim de tornar os meios de transporte público mais acessíveis para as pessoas com deficiência e para as famílias com crianças e assim aumentar a mobilidade destas pessoas. Esta

obrigação foi, além disso imposta, como condição que visa a utilização racional e a economia dos fundos públicos. Tratam-se, por conseguinte, de objetivos legítimos. O legislador dispõe de um amplo poder de apreciação no âmbito da elaboração da política social. A ingerência nos direitos fundamentais da demandante não é significativa – segundo a afirmação não fundamentada da demandante de que 3 % dos viajantes seriam transportados gratuitamente. A própria recorrente pode estabelecer a tarifa aplicável aos outros passageiros. Tendo em conta as diferentes tarifas fixadas pela demandante, esta teria provavelmente fixado uma tarifa gratuita ou mais reduzida para as pessoas com deficiência e para as crianças em idade pré-escolar, mesmo se não existisse a obrigação prevista no § 34 da GÖP. Uma vez que a taxa de utilização dos autocarros não alcança muito frequentemente os 100 %, a demandante não tem de renunciar a qualquer receita devido ao transporte de pessoas com deficiência e crianças em idade pré-escolar. A demandante não é obrigada a reservar lugares sentados prioritários para estas categorias de passageiros. Esta condição aplica-se desde 2000 e desde o início o transportador pôde tê-la em consideração no exercício da sua atividade económica. A demandante encontra-se numa boa situação económica, pediu uma licença para uma nova linha, está a adquirir novos autocarros, a servir cada vez mais passageiros e as suas receitas também aumentaram. Por conseguinte, esta obrigação que já vigora há muito tempo não impediu o sucesso económico da demandante. A demandante assegura o serviço regular de transporte comercial, sujeito ao pagamento de tarifas. Os trajetos não rentáveis são servidos por serviços regulares públicos que não concorrem com os serviços regulares comerciais. Um transportador comercial tem a liberdade de cessar a sua atividade se assim o desejar. Por conseguinte, a obrigação é proporcionada e constitucional. A comparação com outras empresas que prestam serviços de interesse geral não é aqui pertinente. Não há uma violação dos direitos fundamentais da demandante, pelo que não se justifica o pagamento de uma indemnização por danos.

- 10 O Regulamento n.º 1370/2007 não é aplicável, uma vez que regula obrigações de serviço público. Não foi celebrado um contrato público de serviços com a demandante. O artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1370/2007 permite excluir do âmbito de aplicação deste regulamento as situações em que as regras gerais estabeleçam tarifas máximas para certas categorias de passageiros. Se não for paga nenhuma compensação neste âmbito, também não é necessário informar a Comissão Europeia sobre esta situação. Apesar de a obrigação enunciada no § 34 da GÖP constituir uma obrigação de serviço público na aceção do Regulamento n.º 1370/2007, não é possível inferir com base neste regulamento a necessidade de pagar uma compensação ao transportador por uma obrigação deste tipo. Também o TFUE não impõe a concessão de um auxílio de Estado. A prestação do serviço também é economicamente rentável sem o pagamento de uma compensação.

Apresentação sucinta da fundamentação do pedido de decisão prejudicial

- 11 A demandante solicita ao Estado uma compensação pelo facto de estar obrigada, por força do artigo 34.º da GÖP, a transportar gratuitamente nos serviços regulares comerciais, sem compensação estatal, pessoas pertencentes a uma determinada categoria de passageiros. É pacífico que a recorrente explora uma linha de autocarros comercial unicamente com base em licenças correspondentes. Nem o Estado nem a coletividade local celebraram um contrato de serviço público com a demandante e não é paga à demandante nenhuma compensação pública de fundos públicos para cobrir os custos do serviço regular de transporte.
- 12 No âmbito da apreciação do mérito da causa, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se a situação atual é regulada igualmente pelo Regulamento n.º 1370/2007, para além do direito nacional. Este regulamento regula a prestação de serviços de transporte público de passageiro (artigo 1.º, n.º 1). A demandante presta serviços de transporte de passageiros de interesse económico geral [artigo 2.º, alínea a), do Regulamento n.º 1370/2007], na medida em que existe um interesse público na existência de um serviço regular de autocarros entre diferentes cidades que assegura, deste modo, a mobilidade das pessoas. Coloca-se a questão de saber se se pode igualmente considerar que a situação em que um Estado impõe aos transportadores privados que exploram serviços regulares a título comercial a obrigação de transportar gratuitamente determinadas categorias de passageiros constitui uma imposição de obrigação de serviço público na aceção do artigo 2.º, alínea e), do Regulamento n.º 1370/2007. O demandado está convencido de que não se trata de uma obrigação de serviço público e de que o Regulamento n.º 1370/2007 não é aplicável ao caso em apreço.
- 13 Como resulta do artigo 3.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1370/2007, em regra a autoridade competente impõe ao prestador de um serviço uma obrigação de serviço público no âmbito de um contrato de serviço público. O n.º 2 deste artigo prevê que, em derrogação do n.º 1, as obrigações de serviço público destinadas a estabelecer tarifas máximas para o conjunto dos passageiros ou para determinadas categorias de passageiros podem também ser objeto de regras gerais. No presente caso, o órgão competente não celebrou um contrato de serviço público com a demandante, tendo imposto, por via de uma lei, a obrigação de transportar gratuitamente certas categorias de passageiros aos transportadores que exploram os serviços regulares nacionais.
- 14 Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, a GÖP pode ser considerado uma regra geral na aceção dos artigos 2.º, alínea 1), e 3.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1370/2007. Esta interpretação é corroborada pelos pontos 2.2.2 e 2.2.3 da Comunicação da Comissão – Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.
- 15 O § 34 da GÖP prevê uma tarifa máxima (transporte gratuito) para determinadas categorias de passageiros. A fixação de uma tarifa máxima deste tipo por uma

regra geral pode constituir uma imposição de uma obrigação de serviço público, em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1370/2007. Por este motivo, o órgão jurisdicional de reenvio considera, ao contrário do demandado, que o Regulamento n.º 1370/2007 é aplicável ao caso em apreço.

- 16 Nos termos do artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1370/2007, um dos objetivos da ingerência no domínio do transporte público de passageiros é a prestação de um serviço mais barato. A introdução do direito ao transporte gratuito para determinadas categorias de passageiros pelo § 34 da GÖP visa, nomeadamente, garantir um serviço menos oneroso para estas pessoas, o que também foi admitido pelo demandado. Não é provável que um profissional que prossegue os seus interesses económicos assegurasse o transporte gratuito destes passageiros sem a intervenção dos poderes públicos. Por conseguinte, o órgão jurisdicional de reenvio considera que o presente processo está abrangido pelo objeto e pelo âmbito de aplicação do artigo 1.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento n.º 1370/2007. Não obstante, este órgão jurisdicional considera necessário perguntar ao Tribunal de Justiça se definiu corretamente o âmbito de aplicação do Regulamento n.º 1370/2007.
- 17 Na hipótese de o Regulamento n.º 1370/2007 ser aplicável à presente situação, o seu artigo 3.º, n.º 2, segunda frase prevê que a autoridade competente compensa o transportador pelo cumprimento das obrigações tarifárias estabelecidas mediante regras gerais. É também possível deduzir do artigo 1.º, n.º 1, segundo parágrafo e do artigo 4.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento n.º 1370/2007 que, ao impor uma obrigação de serviço público a um transportador, a autoridade competente prevê o pagamento de uma compensação pelo cumprimento dessa obrigação. No entanto, no artigo 4.º, n.º 1, alínea b), i), do Regulamento n.º 1370/2007 é feita referência à possibilidade de não ser paga nenhuma compensação. O órgão jurisdicional de reenvio levanta, por conseguinte, a questão de saber se o artigo 4.º, n.º 1, alínea b), i), do Regulamento n.º 1370/2007 confere a um Estado-Membro o direito de excluir, através do direito nacional, uma compensação ao transportador. Caso um Estado-Membro tenha o direito de excluir o pagamento de uma compensação ao transportador, em que condições o pode fazer para que os direitos do profissional não sejam lesados de forma desproporcionada? Na medida em que a demandante apenas assegura serviços regulares para fins comerciais, a imposição de uma obrigação de transporte gratuito afeta necessariamente a sua liberdade de empresa e a sua possibilidade de gerar receitas. Embora a demandante seja economicamente sã (em 2018 obteve um lucro de 864 752 euros, em 2019 um lucro de 2 160 475 euros), esta obrigação impõe-se da mesma forma a outros transportadores profissionais, cuja situação económica possa não ser idêntica, pelo que uma obrigação de transporte gratuito sem nenhuma compensação pode revelar-se injusta para a empresa.
- 18 O artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1370/2007 permite excluir do âmbito de aplicação do presente regulamento as regras gerais sobre a compensação financeira pelas obrigações de serviço público que fixem tarifas máximas para estudantes, formandos e pessoas com mobilidade reduzida. Nos termos do § 34 da

GÖP, beneficiam do transporte gratuito as crianças em idade pré-escolar, as pessoas até aos 16 anos completos com deficiência, as pessoas a partir dos 16 anos completos com graves deficiências, as pessoas com uma deficiência visual significativa, bem como os acompanhantes de uma pessoa com uma deficiência visual grave ou significativa e ainda o cão-guia ou o cão de apoio de uma pessoa com deficiência. Neste sentido, as categorias de beneficiários previstas no artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1370/2007 e no § 34 da GÖP são diferentes. O demandado considera que o artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1370/2007 também é aplicável no caso em apreço e que permite excluir igualmente as categorias de passageiros, referidas no § 34 da GÖP do âmbito de aplicação deste regulamento. Uma vez que a enumeração das categorias de passageiros, constante do artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1370/2007 é definitiva, o órgão jurisdicional de reenvio não pode acolher a posição do demandado. Por conseguinte, o Tribunal de Justiça pretende saber se o artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1370/2007 permite igualmente excluir do âmbito de aplicação deste regulamento as regras gerais que fixam tarifas máximas para categorias de passageiros diferentes das previstas nesta disposição.

- 19 Por força do artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1370/2007, as regras gerais excluídas do seu âmbito de aplicação devem ser notificadas à Comissão Europeia nos termos do artigo 88.º do Tratado CE (artigo 108.º TFUE). O órgão jurisdicional de reenvio interroga-se se a obrigação de comunicação à Comissão Europeia prevista no artigo 108.º TFUE se aplica igualmente quando as regras gerais que estabelecem as tarifas máximas não preveem uma compensação para o transportador. Num caso destes não se verifica o risco de o Estado ter concedido um eventual auxílio estatal. Coloca-se, por conseguinte, a questão de saber se é igualmente compatível com este regulamento uma situação em que um Estado-Membro exclui do âmbito de aplicação deste regulamento regras gerais que estabelecem tarifas máximas para as categorias de passageiros não previstas no artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1370/2007, mas não prevê, no entanto, uma compensação para o transportador.
- 20 Se o Tribunal de Justiça considerar que o presente litígio não está abrangido pelo Regulamento n.º 1370/2007, coloca-se a questão de saber se o pagamento de uma compensação se pode basear noutro ato da União Europeia (por exemplo, a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia) ou se o litígio deve ser decidido exclusivamente com base no direito nacional.
- 21 Caso o órgão jurisdicional de reenvio se pronuncie, no âmbito do processo principal, sobre a questão de saber se deve ser concedida uma compensação nos termos do direito da União ou por força do direito nacional, coloca-se ainda a questão de saber quais as condições a ter em conta para determinar o montante da compensação para que esta não viole as disposições relativas aos auxílios de Estado. A demandante calculou a indemnização com base na perda de rendimentos provenientes da venda de bilhetes. Segundo o demandado, não é correto basear este cálculo na tarifa dos bilhetes, uma vez que a demandante fixou tarifas diferentes em função da idade do viajante, do dia e da hora do trajeto. O

demandado salientou ainda que os autocarros não eram frequentemente explorados a 100 %, pelo que a demandante não perderia a possibilidade de obter receitas dos bilhetes devido ao transporte gratuito de certos passageiros. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, a tarifa a fixar pela demandante não pode constituir um indicador adequado no cálculo de uma compensação baseada nos custos, uma vez que esta última é livre de fixar a tarifa do bilhete e que não existe concorrência significativa nos trajetos nacionais. O órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se, mesmo que o Regulamento n.º 1370/2007 não seja aplicável ao caso em apreço, seria útil que a determinação do montante da indemnização se baseie, por analogia, nas disposições do anexo do Regulamento n.º 1370/2007, que parece ter como objetivo evitar compensações excessivas.

DOCUMENTO DE TRABALHO