



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

28 юни 2017 година*

„Неизпълнение на задължения от държава членка — Развитие на железниците в Общността — Директива 91/440/ЕИО — Член 6, параграф 1 — Група Deutsche Bahn — Споразумения за трансфер на печалби — Забрана за прехвърляне на публични средства, предоставени за експлоатация на железопътната инфраструктура, към железопътни транспортни услуги — Счетоводни задължения — Директива 91/440/ЕИО — Член 9, параграф 4 — Регламент (ЕО) № 1370/2007 — Член 6, параграф 1 — Точка 5 от приложението — Счетоводни задължения — Посочване за всеки отделен договор на публичните средства, изплатени за дейностите по извършване на пътнически транспортни услуги в рамките на задачи за обществена услуга“

По дело C-482/14

с предмет иск за установяване на неизпълнение на задължения по член 258 ДФЕС, предявен на 30 октомври 2014 г.,

Европейска комисия, за която се явяват W. Mölls, T. Maxian Rusche и J. Hottiaux, в качеството на представители,

ищец,

срещу

Федерална република Германия, за която се явяват T. Henze и J. Möller, в качеството на представители, подпомагани от R. Van der Hout, advocaat,

ответник,

подпомагана от:

Италианска република, за която се явява G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от M. S. Fiorentino, avvocato dello Stato,

Република Латвия, за която се явяват I. Kucina, J. Treijs-Gigulis и I. Kalniņš, в качеството на представители,

встъпили страни,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: L. Bay Larsen, председател на състава, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan и D. Šváby (докладчик), съдии,

* Език на производството: немски.

генерален адвокат: М. Campos Sánchez-Bordona,

секретар: К. Malacek, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 3 март 2016 г.,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 26 май 2016 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 С исковата си молба Европейската комисия иска от Съда да установи, че:
 - Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по член 6, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 2012 г., стр. 32) (предишен член 6, параграф 1 от Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 237, 1991 г., стр. 25; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 86), изменена с Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. (ОВ L 75, 2001 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 38) (наричана по-нататък „Директива 91/440“), тъй като е допуснала публични средства, изплатени за експлоатация на железопътната инфраструктура, да бъдат прехвърлени към транспортни услуги;
 - Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по член 6, параграф 4 от Директива 2012/34 (предишен член 6, параграф 1 от Директива 91/440), тъй като не е взела всички необходими мерки правилата за водене на счетоводната отчетност да позволяват контрол за спазване на забраната за прехвърляне на публични средства, отпуснати за експлоатацията на железопътната инфраструктура, към транспортните услуги;
 - Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по член 31, параграф 1 от Директива 2012/34 (предишен член 7, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 75, 2001 г., стр. 29; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 66), тъй като не е взела всички необходими мерки таксите за ползване на инфраструктурата да бъдат използвани единствено за финансиране на дейностите на управителя на инфраструктурата;
 - Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по член 6, параграф 3, от Директива 2012/34 (предишен член 9, параграф 4 от Директива 91/440) и по член 6, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 2007 г., стр. 1) във връзка с точка 5 от приложението към Регламент № 1370/2007, тъй като не е взела всички необходими мерки публичните средства, изплатени за дейности по извършване на пътнически транспортни услуги в рамките на задачи за обществена услуга, да се отразяват отделно в съответните счетоводни отчети.

Правна уредба

Правото на Съюза

Директива 91/440

- 2 В четвъртото съображение от Директива 91/440 се посочва следното:

„като има предвид, че бъдещото развитие и ефективната експлоатация на железопътната мрежа могат да се улеснят посредством разграничаване между предоставянето на транспортни услуги и експлоатацията на инфраструктурата; като има предвид, че при тези условия е необходимо отделно управление на тези дейности, както и от водене на отделни счетоводни сметки“.

- 3 Член 2, параграф 2 от същата директива гласи:

„Държавите членки могат да изключат от приложното поле на настоящата директива железопътните предприятия, чиято дейност се ограничава единствено до предоставяне на градски, крайградски или регионални услуги“.

- 4 В член 3 от посочената директива понятието „регионални услуги“ се определя като „транспортни услуги, осъществявани с цел задоволяване транспортните потребности на даден регион“.

- 5 Член 4 от раздел II, озаглавен „Независимост на управлението“, от същата директива, гласи следното:

„1. Държавите членки предприемат необходимите мерки, осигуряващи на железопътните предприятия независим статут по отношение на управлението, администрирането и вътрешния контрол на административни, икономически и счетоводни въпроси, в съответствие с който те ще притежават по-специално активи, бюджети и сметки, които са отделни от тези на държавата.

2. Спазвайки рамката и специфичните правила за таксуване и разпределяне, определени от държавите членки, управителят на инфраструктурата носи отговорностите за своето собствено управление, администриране и вътрешен контрол“.

- 6 Член 5 от същия раздел от Директива 91/440 гласи:

„1. Държавите членки вземат необходимите мерки, които да позволят на железопътните предприятия да приспособят техните дейности към пазара и да управляват тези дейности под ръководството на техните управленски органи, с оглед предоставяне на ефективни и отговарящи на изискванията услуги на възможно най-ниска стойност за съответното качество на исканата услуга.

Железопътните предприятия се управляват в съответствие с принципите, приложими спрямо търговските дружества, включително [що се отнася до] налаганите от държавата задължения за обществени услуги, както и до договорите за обществени услуги, сключвани с компетентните органи на съответната държава членка.

2. Железопътните предприятия съставят своите бизнес планове, включително инвестиционните и финансови програми. Тези планове са насочени към постигане на финансово равновесие на предприятията и на останалите технически, търговски и финансови управленски цели; освен това, в плановете трябва да са определени и начините за изпълнението на тези цели.

[...]“.

- 7 В първоначалната си редакция текстът на член 6, параграф 1 от Директива 91/440 е гласял следното:

„Държавите членки предприемат необходимите мерки за осигуряване воденето на отделно счетоводство на дейностите, свързани с предоставянето на транспортни услуги и на тези, свързани с управлението на железопътната инфраструктура. Помощта, изплатена за една от тези две дейности, не може да се прехвърли в другата.

Горната забрана трябва да бъде ясно отразена при осчетоводяването на тези два отделни вида дейност“.

- 8 Член 6, параграф 1 от Директива 91/440 гласи:

„Държавите членки предприемат необходимите мерки, осигуряващи изготвянето и публикуването на отделни отчети за приходите и разходите и баланси, от една страна, за дейността, свързана с предоставянето на транспортни услуги от железопътни предприятия и, от друга, за дейността, свързана с управление на железопътната инфраструктура. Публични средства, изплатени за едната от тези две сфери на дейност, не могат да се прехвърлят към другата.

Счетоводствата за двете сфери на дейност се водят по начин, отразяващ тази забрана“.

- 9 С Директива 2001/12 към Директива 91/440 е добавен член 9, параграф 4, който гласи следното:

„В случаите на железопътни предприятия се изготвят и публикуват отчети за приходите и разходите и/или баланси или годишни счетоводни отчети, свързани с предоставянето на услуги за железопътни товарни превози. Средства, изплатени като облекчения за публични услуги за дейности, свързани с предоставяне на пътнически транспортни услуги, следва да се посочват отделно в съответните отчети и не могат да се прехвърлят към дейности, свързани с предоставянето на други транспортни услуги или каквито и да било други дейности“.

- 10 В член 15 от Директива 91/440 се посочва, че срокът за транспонирането ѝ е 1 януари 1993 г.

- 11 На основание член 65 от Директива 2012/34 Директива 91/440 е отменена, считано от 15 декември 2012 г. С поправка, публикувана на 12 март 2015 г. (ОВ L 67, 2015 г., стр. 32, наричана по-нататък „поправката от 12 март 2015 г.“), датата на влизане в сила на отмяната на посочената директива са определя на 17 юни 2015 г.

Директива 2001/12

- 12 Съображение 9 от Директива 2001/12 гласи:

„За обезпечаването на ефективното осъществяване на пътнически и товарни транспортни услуги, както и за осигуряване на прозрачност на техните финанси, включително всички финансови компенсации или помощи, изплащани от държавата, е необходимо да се отделят счетоводните сметки на пътническите и на товарните транспортни услуги“.

Директива 2001/14

- 13 Член 6, параграф 1 от Директива 2001/14 гласи:

„Държавите членки определят условия, включително авансови плащания, където е необходимо, с цел осигуряване при нормални условия на работа и през един разумен период от време [на баланс между приходите и разходите] на управителя на инфраструктурата, като приходите от таксите[, събирани за ползване на] инфраструктурата, печалбата от други търговски дейности и държавното финансиране от една страна, покриват разходите по инфраструктурата от друга.

Без да се засяга възможната дългосрочна цел за покриване на всички разходи по инфраструктурата от потребителя за всички видове транспорт на базата на лоялна недискриминационна конкуренция между отделните видове, в случаите, когато железопътният транспорт е в състояние да се конкурира с другите видове транспорт, в рамките на таксуването по членове 7 и 8, държавата членка може да изисква управителя на инфраструктурата да [балансира своите приходи и разходи] без държавно финансиране“.

- 14 В член 7, параграфи 1 и 3 се уточнява:

„1. Таксите за използване на железопътната инфраструктура се плащат на управителя на инфраструктурата и се използват за финансиране на дейността му.

[...]

3. Без да се засягат разпоредбите на параграфи 4 или 5 или на член 8, таксите за минималния пакет достъп и релсов достъп до обслужващите съоръжения се определят от размера на разходите, [свързани пряко с] извършването на [железопътната] услуга“.

- 15 Член 8, параграф 1 от Директива 2001/14 гласи следното:

„С оглед постигане на пълно възстановяване на [извърш]ените от управителя на инфраструктурата разходи, държавата членка може, доколкото пазарът е в състояние да го понесе, да начисли надбавки на базата на ефективни, прозрачни и недискриминационни принципи, като при това гарантира оптимална конкурентноспособност по-специално на международните железопътни товарни превози. Системата за таксуване отчита увеличението на производителността, постигнати от железопътните предприятия.

Размерът на таксите, обаче, не следва да изключва използването на инфраструктурата от пазарни сегменти, които могат да покриват поне разходите, [свързани пряко с] извършване на железопътната услуга плюс определен процент печалба, който пазарът може да понесе“.

- 16 В член 38 от Директива 2001/14 се посочва, че срокът за транспонирането ѝ е 15 март 2003 г.

- 17 На основание член 65 от Директива 2012/34 Директива 2001/14 е отменена, считано от 15 декември 2012 г. С поправката от 12 март 2015 г. датата на влизане в сила на отмяната на посочената директива е определена на 17 юни 2015 г.

Регламент № 1370/2007

18 Член 6, параграф 1 от Регламент № 1370/2007 гласи следното:

„Всяка компенсация, свързана с общо правило или обществена поръчка за услуги, се подчинява на разпоредбите на член 4, независимо от начина, по който е възложена поръчката. Всички компенсации, от какъвто и да е характер, във връзка с обществена поръчка за услуги, възложена пряко в съответствие с член 5, параграфи 2, 4, 5 или 6 или във връзка с общо правило, са съобразени също и с разпоредбите на приложението“.

19 В точки 2 и 5 от приложението към същия регламент, озаглавено „Правила, приложими за компенсациите в случаите по член 6, параграф 1“, се предвижда следното:

„2. Компенсацията не може да надвишава сумата, съответстваща на нетния финансов ефект, който се равнява на сбора от последиците — положителни или отрицателни — от изпълнението на задължението за обществени услуги върху приходите и разходите на оператора на обществени услуги. Последиците се оценяват, като се сравни състоянието, при което задължението за извършване на обществени услуги е изпълнено, със състоянието, което би било налице при неизпълнение на това задължение. С оглед изчисляване на нетния финансов ефект компетентният орган се ръководи от следната схема:

Разходи, извършени във връзка със задължението за извършване на обществени услуги или група задължения за извършване на обществени услуги, наложени от компетентния/те орган/и и съдържани се в обществена поръчка за услуги и/или в общо правило,

минус всякакви положителни финансови резултати, реализирани в рамките на мрежата, експлоатирана съгласно въпросното/ите задължение/я за извършване на обществени услуги,

минус тарифните приходи или всякакви други постъпления, реализирани при изпълнение на въпросното/ите задължение/я за извършване на обществени услуги,

плюс разумна печалба,

равно на нетен финансов ефект.

[...]

5. С цел повишаване на прозрачността и избягване на кръстосано субсидиране, в случай че даден оператор извършва не само компенсирани услуги в изпълнение на задължения за обществени превозни услуги, но развива и други дейности, счетоводството за посочените обществени услуги трябва да бъде отделено, така че да отговаря поне на следните условия:

— текущите сметки по всяка една от тези дейности трябва да са отделни и делът на съответните активи, както и фиксираните разходи, трябва да са разпределени в съответствие с действащите счетоводни и данъчни правила,

— всички променливи разходи, подходяща вноска към фиксираните разходи и разумна печалба, свързани с каква да е друга дейност на оператора на обществени услуги, не могат при никакви обстоятелства да бъдат начислявани към въпросната обществена услуга,

— разходите за обществените услуги трябва да се уравниават с приходите от дейността и плащанията на публичните органи, без никаква възможност за прехвърляне на приходи към друг сектор от дейността на оператора на обществени услуги“.

Директива 2012/34

20 Съображение 1 от Директива 2012/34 гласи:

„Директива [91/440], Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия (ОВ L 143, 1995 г., стр. 70; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 3, стр. 155) и Директива [2001/14] бяха съществено изменени. Тъй като са необходими по-нататъшни изменения, с оглед постигане на яснота посочените директиви следва да бъдат преработени и обединени в един акт“.

21 Член 6, параграфи 1 и 4 от Директива 2012/34 замества член 6, параграф 1 от Директива 91/440, а член 6, параграф 3 от Директива 2012/34 замества член 9, параграф 4 от Директива 91/440.

22 В член 64, параграф 1, първа алинея от Директива 2012/34 се предвижда, че „[Д]ържавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, включително по отношение на спазването им от страна на предприятия, оператори, заявители, органи и други заинтересовани лица, до 16 юни 2015. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби“.

23 Съгласно член 65 от същата директива „[Д]ирективи [91/440] [...] и [2001/14], изменени с директивите, посочени в част А от приложение IX, се отменят от 15 декември 2012, без да се засягат задълженията на държавите членки относно сроковете за транспониране в националното право на директивите, посочени в част Б от приложение IX“. С поправката от 12 март 2015 г. датата на влизане в сила на отмяната на тези директиви се определя на 17 юни 2015 г.

Германското право

24 В член 9 от Allgemeines Eisenbahngesetz (Общ закон за железниците) от 27 декември 1993 г. (BGBl. 1993 I, стр. 2378, 2396; 1994 I, стр. 2439) (наричан по-нататък „АЕГ“) се предвижда следното:

„(1) Публичните железопътни дружества

1. които са едновременно предприятия за железопътен транспорт и предприятия за железопътна инфраструктура,
2. а) които са само предприятия за железопътен транспорт и са свързани чрез дружество майка с предприятие за железопътна инфраструктура, което е публично железопътно дружество, или
б) които са само предприятия за железопътна инфраструктура и са свързани чрез дружество майка с предприятие за железопътен транспорт, което е публично железопътно дружество, или
3. които в качеството си на предприятие за железопътен транспорт или за железопътна инфраструктура са дружество майка или дъщерно дружество на друго предприятие за железопътен транспорт или за железопътна инфраструктура, което е публично железопътно дружество,

дори да не се експлоатират под формата на капиталови дружества са длъжни да изготвят, осигурят извършване на одит и публикуват годишни финансови отчети и доклад за управлението, съответстващи на приложимите за големите капиталови дружества разпоредби, които се съдържат в раздел втори от дял трети от Търговския кодекс.[...]

(1a) Публичните железопътни дружества по смисъла на параграф 1, първо изречение, точка 1 трябва да разделят двата сектора в счетоводството си; това включва воденето на отделно счетоводство за сектор „извършване на транспортни услуги“ и за сектор „управление на железопътната инфраструктура“. За всеки сектор по смисъла на изречение първо, както и за външен за тях сектор, те трябва да включат в приложението към годишните си отчети баланс и отчет за допълнителните приходи и разходи, изготвени в съответствие с принципите на търговското право.[...]

(1b) Публичните средства, изплатени за единия от двата посочени в параграф 1a, първо изречение сектора на дейност, не могат да се прехвърлят към другия. Счетоводството за двата сектора на дейност се води по начин, отразяващ тази забрана. Това се прилага и за предприятията по смисъла на параграф 1, първо изречение, точки 2 и 3.

[...]

(1d) За публичните предприятия за железопътен транспорт, които извършват едновременно железопътни пътнически и товарни транспортни услуги, параграф 1a се прилага *mutatis mutandis*, а водене на отделно счетоводство и включване на отделен баланс и отделен отчет за приходите и разходите в приложението към годишните отчети се извършва само за сектора на железопътния товарен превоз, като този баланс може да бъде заменен и с отчет за активите и пасивите. Публичните средства, изплатени за дейностите по извършване на пътнически транспортни услуги в рамките на задачи за обществена услуга, се отразяват отделно в съответните счетоводства и не могат да се прехвърлят към дейности по извършване на други транспортни услуги или каквито и да било други дейности.

[...]“.

25 Член 14, параграф 4 от АЕГ гласи следното:

„Управителите на железопътните линии определят тарифите си в съответствие с наредба, приета на основание член 26, параграф 1, точки 6 и 7, с цел възстановяване на извършените от тях разходи за предоставянето на целия минимален пакет достъп по смисъла на параграф 1, първо изречение плюс определен процент печалба, който пазарът може да понесе. Те съответно могат да начисляват надбавки към разходите, свързани пряко с извършване на железопътната услуга — като е възможно да се прави разграничение както в зависимост от това дали се извършват пътнически транспортни услуги на дълги разстояния, пътнически транспортни услуги на къси разстояния или железопътни товарни транспортни услуги, така и в зависимост от пазарните сегменти в рамките на тези транспортни услуги, — осигурявайки същевременно конкурентоспособността по-специално на международните железопътни товарни превози. Що се отнася до второто изречение, за един пазарен сегмент размерът на таксите обаче не може да надхвърля разходите, свързани пряко с извършването на железопътната услуга, плюс определен процент печалба, който пазарът може да понесе.“

26 Субсидиите за заместващи инвестиции в съществуващата мрежа се уреждат с *Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung* (споразумение за обслужване и финансиране) от 9 януари 2009 г., изменено на 4 ноември 2010 г. и 6 септември 2013 г., което е сключено между Федерална република Германия, предприятията за железопътна инфраструктура на Deutsche Bahn AG и последното. Считано от 1 януари 2015 г., това споразумение е заменено с *Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II* (споразумение за обслужване и финансиране II, наричано по-нататък „LuFV II“), с което по-специално се въвежда затворена верига на финансиране за формираните от експлоатацията на инфраструктурата печалби, които се изплащат изцяло на федералната държава, преди да бъдат реинвестирани в същия вид в инфраструктурата.

Фактическа обстановка

- 27 Групата Deutsche Bahn (наричана по-нататък „групата DB“) извършва дейността си в сектора на националния и международния превоз на стоки и пътници, логистиката и допълнителните железопътни транспортни услуги, като се ръководи от управляващия холдинг Deutsche Bahn AG (наричан по-нататък „DB AG“).
- 28 В съответствие с член 9а от АЕГ управлението на елементите на железопътна инфраструктура, посочени в член 3, точка 3 от Директива 2012/34 и в приложение I към последната, се извършва от DB Netz AG. DB Station & Service AG и DB Energy GmbH управляват други инфраструктурни елементи по смисъла на тази директива.
- 29 Управлението на транспортните дейности на групата пък се извършва чрез специалните дъщерни дружества на DB Mobility Logistics AG — като самото то е дъщерно дружество, притежавано изцяло от DB AG — сред които DB Regio AG.
- 30 DB AG сключва с дъщерните си дружества споразумения за контрол и трансфер на печалби (наричана по-нататък „споразуменията за трансфер на печалби“). В тези споразумения се предвижда трансфер на всички печалби на съответните дъщерни дружества към DB AG без ограничения за начина на използване на печалбите от негова страна. В тях същевременно се предвижда задължение на последното дружество да покрива загубите на дъщерните си дружества.

Досъдебната процедура

- 31 С официално уведомително писмо от 22 ноември 2012 г. Комисията обръща внимание на Федерална република Германия върху възможното нарушение на директиви 91/440 и 2001/14 и на Регламент № 1370/2007, тъй като в счетоводството на DB AG не се спазват забраните за прехвърляне към други сфери — по-специално към железопътния превоз на пътници — най-напред, на публичните средства, предназначени за железопътни инфраструктури, след това, на компенсациите за регионалните услуги по превоз на пътници, извършвани в рамките на задачи за обществена услуга, и накрая, на таксите за ползване на железопътната мрежа.
- 32 С писмо от 20 март 2013 г. държавата членка отговаря на официалното уведомително писмо на Комисията и оспорва твърденията ѝ.
- 33 На 21 юни 2013 г. Комисията съответно издава мотивирано становище, в което потвърждава позицията, изразена в официалното уведомително писмо, като се позовава не само на Регламент № 1370/2007, но и на Директива 2012/34, влязла в сила на 15 декември 2012 г. и заменила директиви 91/440 и 2001/14 по релевантните въпроси. Комисията приканва Федерална република Германия да се съобрази с него в двумесечен срок, считано от връчването му.
- 34 С писмо от 21 август 2013 г. Федерална република Германия отговаря на посоченото становище като повтаря и развива вече изтъкнатите от нея преди това доводи.
- 35 Комисията решава да предяви настоящия иск, тъй като не е удовлетворена от съществуващото положение.

По иска

По допустимостта

По липсата на яснота на иска като цяло и на всяко от твърденията за нарушение

- 36 Федерална република Германия твърди, че изтъкнатите от Комисията четири твърдения за нарушение, разгледани като цяло и поотделно, не са достатъчно прецизни поради използването на неточна и непоследователна терминология, което попречило на държавата членка да разбере за кои практики и пропуски ѝ се търси отговорност и какъв е обхватът на тези твърдения за нарушение. Според нея Комисията не е уточнила дали твърдяното неизпълнение на задължения се изразява в непълно транспониране на правото на Съюза, непълно прилагане на закона или извършване на незаконосъобразни действия в качеството на собственик на DB AG.
- 37 По отношение на всяко от четирите твърдения за нарушение Федерална Република Германия счита, че Комисията не е уточнила с кои конкретни действия са нарушени въпросните разпоредби и че не е посочила националната норма, чието съдържание или прилагане евентуално противоречи на текста или целта на тези разпоредби, като отбелязвала единствено сключените в групата DB договори.
- 38 Комисията оспорва тези твърдения.
- 39 В това отношение трябва да се припомни, че от член 120, буква в) от Процедурния правилник на Съда и от практиката на същия във връзка с тази разпоредба следва, че при преките производства исквата молба или жалбата трябва съдържа достатъчно ясно и точно посочване на предмета на спора и кратко изложение на изтъкнатите основания, за да позволи на ответника да подготви защитата си, а на Съда — да упражни контрол. От това следва, че съществените правни и фактически обстоятелства, на които искът или жалбата се основава, трябва да изпъкват по логичен и разбираем начин от текста на самата исква молба или жалба (решение от 2 юни 2016 г., Комисия/Нидерландия, С-233/14, EU:C:2016:396, т. 32 и цитираната съдебна практика).
- 40 Съдът приема също, че исквата молба, подадена на основание член 258 ДФЕС, трябва да излага последователно и точно твърденията за нарушения, с което да се даде възможност на държавата членка и на Съда да установят точния обхват на твърдяното нарушение на правото на Съюза — което е необходимо условие, за да може посочената държава надлежно да изложи доводите в своя защита, а Съдът да провери наличието на твърдяното неизпълнение на задължения (решение от 2 юни 2016 г., Комисия/Нидерландия, С-233/14, EU:C:2016:396, т. 33 и цитираната съдебна практика).
- 41 В разглеждания случай, както посочва генералният адвокат в точка 36 от своето заключение, в исквата си молба Комисията прецизно посочва както разпоредбите от правото на Съюза, които според нея Федерална република Германия е нарушила, така и деянията, за които ѝ търси отговорност, а именно, що се отнася до първите три твърдения за нарушение, наличието на споразуменията за трансфер на печалби, които са сключени от DB AG с различните му дъщерни дружества и позволяват на DB AG да използва трансферираните печалби независимо от целта, неограничено и независимо от техния произход, а що се отнася до четвъртото твърдение за нарушение, липсата на отделно отразяване в отчетите на DB Regio на публични средства, изплатени за дейностите му по извършване на транспортни услуги в рамките на неговите задачи за обществена услуга.

- 42 Трябва също така да се констатира, че нито формулировката на исковата молба на Комисията като цяло, нито тази на всяко от изтъкнатите от нея твърдения за нарушение, не оставя място за посочените от Федерална република Германия съмнения за това дали става въпрос за непълно транспониране на правото на Съюза, за непълно прилагане на закона, или за извършване на незаконосъобразни действия като собственик на DB AG.
- 43 Освен че още в мотивираното си становище Комисията изрично посочва, че Федерална република Германия, изглежда, е транспонирала формално спорните разпоредби, от подробното описание на споразуменията за трансфер на печалби, сключени между DB AG и различните му дъщерни дружества, както и от описанието на съставните части и трансфера на печалбите на DB Netz, DB Station & Service и DB Energie, ясно се вижда, че под въпрос се поставят единствено вътрешните финансови отношения в групата DB в резултат на тези споразумения, а не някакво неправилно транспониране на въпросните разпоредби от правото на Съюза.
- 44 С оглед на гореизложеното се налага изводът, че Федерална република Германия е можела да разбере какъв е обхватът на нарушенията на правото на Съюза, за които ѝ се търси отговорност.

По правното основание на иска

– Доводи на страните

- 45 Според Федерална република Германия разглежданият иск освен това е недопустим, тъй като в петитума му се посочва Директива 2012/34, срокът за чието транспониране изтича на 16 юни 2015 г., тоест след датата, която трябва да се вземе предвид, за да се прецени дали е налице твърдяното от Комисията неизпълнение на задължения. Според държавата членка релевантни са единствено разпоредбите на директиви 91/440 и 2001/14.
- 46 В писмената си реплика, подадена след публикуването от Съвета на поправката от 12 март 2015 г. — съгласно която датата на отмяната на директиви 91/440 и 2001/14 вече не е 15 декември 2012 г., а 17 юни 2015 г. — Комисията иска от Съда при необходимост да обоснове констатациите, които е поискала да се направят в точки 1—4 от петитума на разглеждания иск във връзка с Директива 2012/34, с директиви 91/440 и 2001/14, посочени при условията на евентуалност в писмените ѝ становища.

– Съображения на Съда

- 47 Към момента на издаване на мотивираното становище и на предявяване на настоящия иск Директива 91/440 и Директива 2001/14 са били заличени от правния ред на Съюза вследствие на отмяната им с член 65 от Директива 2012/34, считано от 15 декември 2012 г.
- 48 Поради това, както посочва генералният адвокат в точка 42 от своето заключение, Комисията е можела да се позове единствено на Директива 2012/34 и само с нея е било възможно да се обоснове предявеният от Комисията иск за установяване на неизпълнение на задължения.
- 49 Освен това, както следва от точка 1 от настоящото решение, трябва да се отбележи, че именно в петитума на разглеждания иск Комисията се е погрижила да отбележи за всяко от изтъкнатите твърдения за нарушение не само члена от Директива 2012/34, но и съответстващата му разпоредба от директиви 91/440 и 2001/14, изключвайки по този начин всякаква несигурност за това кое е правото на Съюза, с оглед на което трябва да се прецени основателността на иска, или за обхвата на твърдяното неизпълнение на задължения (вж. по аналогия решение от 22 октомври 2014 г., Комисия/Нидерландия, С-252/13, EU:C:2014:2312, т. 35—37).

- 50 Освен това според съдебната практика е допустимо Комисията да иска установяване на неизпълнение на задължения, източникът на които е в първоначалната версия на акт на Съюза, впоследствие изменян или отменян, и които са запазени с разпоредбите от нов акт на Съюза (решение от 19 декември 2013 г., Комисия/Полша, С-281/11, EU:С:2013:855, т. 37 и цитираната съдебна практика). Впрочем, както Комисията посочва в писмената си реплика, искът ѝ засяга единствено разпоредбите от Директива 2012/34, които вече са се съдържали в директиви 91/440 и 2001/14.
- 51 Поради това разглежданият иск следва да се обяви за допустим изцяло.

По същество

- 52 Най-напред, предвид публикуването на поправката от 12 март 2015 г., съгласно която датата на отмяната на директиви 91/440 и 2001/14 занапред се определя на 17 юни 2015 г., следва да се отбележи, че към датата, която трябва да се вземе предвид, за да се прецени основателността на разглеждания иск (решение от 8 април 2014 г., Комисия/Унгария, С-288/12, EU:С:2014:237, т. 29), а именно 21 август 2013 г., когато изтича определеният в мотивираното становище срок, директиви 91/440 и 2001/14 са били приложими *ratione temporis*.
- 53 Поради това основателността на разглеждания иск трябва да се прецени, що се отнася до първото и второто твърдение за нарушение, въз основа на член 6, параграф 1 от Директива 91/440, що се отнася до третото твърдение за нарушение, въз основа на член 7, параграф 1 от Директива 2001/14, а що се отнася до четвъртото твърдение за нарушение, въз основа на член 9, параграф 4 от Директива 91/440 във връзка с разпоредбите на член 6, параграф 1 от Регламент № 1370/2007 и точка 5 от приложението към същия регламент.
- 54 Освен това, както бе посочено в точка 43 от настоящото решение, Комисията не твърди, че Федерална република Германия е транспонираше неправилно разглежданите директиви. Поради това не следва да се отговаря на развитите в това отношение доводи от държавата членка при оспорването от нейна страна на първото, второто и третото твърдение за нарушение.

По второто твърдение за нарушение: нарушение на член 6, параграф 1 от Директива 91/440, тъй като воденето на счетоводната отчетност на дъщерните дружества на DB AG, отговарящи за управлението на железопътни инфраструктури, не позволявало контрол за спазване на забраната за прехвърляне на публични средства, отпуснати за железопътната инфраструктура, към железопътните транспортни услуги

– Доводи на страните

- 55 С второто си твърдение за нарушение, чиято основателност трябва да се прецени най-напред, Комисията упреква Федерална република Германия, че в нарушение на член 6, параграф 1 от Директива 91/440 правилата за водене на счетоводната отчетност на дъщерните дружества от групата DB, които са управители на железопътни инфраструктури, не позволяват контрол за спазване на забраната за прехвърляне на публични средства, отпуснати за експлоатация на железопътната инфраструктура, към железопътните транспортни услуги.
- 56 Всъщност неотбелязването на публичните средства, използвани за придобиването на активи от управителите на инфраструктури, нито в отчетите им за приходите и разходите, нито в техния баланс според Комисията не позволява да се разбере кои части от печалбите на тези управители — подлежащи на трансфер към DB AG въз основа на спорните споразумения за трансфер на печалби — произтичат от публични средства, нито печалбите да се разпределят между дейностите по управление на железопътни инфраструктури и други дейности на същите

управители. По този начин DB AG, на което е следвало да се трансферират недиференцираните печалби на дъщерните му дружества, управители на железопътни инфраструктури, е можело да използва тези печалби по своя преценка.

- 57 В това отношение Федерална република Германия по същество твърди, че Комисията тълкува неправилно спорната разпоредба, тъй като погрешно приравнява „баланс“ на „счетоводство“, и че съдържащото се в разпоредбата изискване за прозрачност не налага публичните средства да се посочват във външното счетоводство на предприятието, а именно баланса, финансовия отчет или доклада за дейността. В нея се изисква единствено счетоводно отделяне на транспортните и инфраструктурните предприятия, което изискване в случая е изпълнено, тъй като DB Netz, DB Station & Service и DB Energie са самостоятелни от правна гледна точка дружества и не извършват транспортни услуги. Всъщност с тази разпоредба не се целял контрол върху използването на средствата съобразно тяхното предназначение, а единствено осигуряване на справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата.
- 58 Според Федерална република Германия посочената разпоредба не съдържа изискване, което да е по-широко и специфично от изискването за водене на документация и счетоводство, позволяващо контрол за спазване на забраната за прехвърляне. Това ограничено задължение се потвърждавало от желанието на Комисията в рамките на представения от нея четвърти пакет относно железопътния транспорт да задълбочи разделянето на финансовите потоци на управителите на инфраструктури и на транспортни предприятия.
- 59 Федерална република Германия също така добавя, че всяка година дружествата от групата DB изготвят и публикуват отделни отчети за приходите и разходите и отделни баланси, от една страна, за дейностите по извършване на транспортни услуги от железопътните предприятия и от друга страна, за дейностите по управление на железопътната инфраструктура.
- 60 Накрая Федерална република Германия добавя, че непосочването на публичните средства в актива на баланса не означава, че те не са отразени от вътрешна счетоводна гледна точка.

– *Съображения на Съда*

- 61 Що се отнася до член 6, параграф 1 от Директива 91/440, разглеждан във връзка по-специално с четвъртото съображение от тази директива, трябва да се отбележи — както се посочва в наименованието на раздела, от който тази разпоредба е част — че с нея се цели да се осигури разделяне между управлението на железопътната инфраструктура и дейността по железопътен превоз с цел тези дейности да може да се управляват отделно, но също така с цел публичните средства, изплатени за едната от тези две дейности, да не могат да се прехвърлят от едната към другата чрез кръстосани субсидии.
- 62 С тази цел в член 6, параграф 1 от Директива 91/440 се изисква водене на отделни отчети за приходите и разходите и отделни баланси, от една страна, за дейностите по извършване на транспортни услуги от железопътните предприятия и от друга страна, за дейностите по управление на железопътната инфраструктура. Що се отнася по-специално до осчетоводяването на публичните средства, в посочената разпоредба се уточнява, че то трябва да позволява отразяване на забраната на прехвърляне.
- 63 В този член също така се изисква отчетите за дейността по управление на железопътната инфраструктура и по извършване на железопътни транспортни услуги да бъдат публикувани.
- 64 Следователно, що се отнася конкретно до публичните средства, законодателят на Съюза е искал да задължи предприятията, извършващи железопътни транспортни услуги и управляващи железопътни инфраструктури, не само да отразяват тези средства в отчетите си, за да е

възможно счетоводното им проследяване, но и да публикуват тези отчети по-специално за да се осигури публичност на информацията за тези средства, която трябва да позволи извършването на обективна проверка за липса на кръстосани субсидии между дейностите по управление на железопътни инфраструктури и по железопътен превоз.

- 65 Всъщност с член 6, параграф 1 от Директива 91/440 се цели не само прецизно осчетоводяване, позволяващо по-специално да се идентифицират получените от железопътните предприятия публични средства, но и външна прозрачност на използването на тези средства.
- 66 Както посочва генералният адвокат в точки 65, 68 и 71 от своето заключение, чрез употребата в посочената разпоредба на термина „отразена“ законодателят на Съюза е искал да улесни контрола за спазването на забраната за прехвърляне на публични средства от една дейност към друга, който би бил трудно реализируем без счетоводната прозрачност на железопътните предприятия, позволяваща разкриването на кръстосаните субсидии — непрестанна цел на последователната правна уредба на Съюза в областта на железопътния превоз, независимо дали в рамките на Регламент (ЕИО) № 2830/77 на Съвета от 12 декември 1977 година относно необходимите мерки с оглед сравнителното съпоставяне на счетоводните системи и годишните счетоводни отчети на железопътните компании (ОВ L 334, стр. 13), на Директива 91/440, или на Директива 2001/12.
- 67 В това отношение трябва да се отбележи, че в член 9, параграф 4 от Директива 91/440 за железопътните предприятия, извършващи услуги по превоз на пътници и товарен превоз, се предвиждат аналогични задължения за осчетоводяване и публикуване като тези в член 6, параграф 1 от Директива 91/440 с изрично посочване — видно от съображение 9 от Директива 2001/12 — на изискването за прозрачност на техните финанси, включително всички финансови компенсации или помощи, изплащани от държавата.
- 68 Поради това, противно на твърденията на Федерална република Германия, член 6, параграф 1 от Директива 91/440 не може да бъде тълкуван в смисъл, че свежда задълженията на железопътните предприятия само до отразяване в счетоводството им на получаваните от тях публични средства, дори от гледна точка на вътрешното счетоводство на тези дружества такова отразяване да позволява осъществяването на контрола за спазване на забраната за прехвърляне на тези средства.
- 69 Впрочем, както тази държава членка признава, в разглеждания случай получаваните от дъщерните дружества на DB AG публични средства — за които Комисията не твърди, че не са били ефективно отразени в тяхното счетоводство — не са видни в отчетите на дъщерните дружества на DB AG. Както твърди Комисията, поради този пропуск е невъзможно да се определи доколко печалбите, прехвърлени от управителите на инфраструктура към DB AG, съдържат такива средства и да се удовлетвори изискването за счетоводна прозрачност, припомнено в точка 66 от настоящото решение.
- 70 Следователно Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по член 6, параграф 1 от Директива 91/440, тъй като не е взела всички необходими мерки правилата за водене на счетоводната отчетност да позволяват контрол за спазване на забраната за прехвърляне на публични средства, отпуснати за експлоатацията на железопътната инфраструктура, към транспортните услуги.
- 71 Поради това второто твърдение за нарушение трябва да бъде уважено.

По първото твърдение за нарушение: нарушение на член 6, параграф 1 от Директива 91/440, тъй като споразуменията за трансфер на печалби позволявали финансиране на железопътни услуги със средства, предназначени само за железопътната инфраструктура

– Доводи на страните

- 72 С първото си твърдение за нарушение Комисията упреква Федерална република Германия, че е допуснала система от споразумения за трансфер на печалби, която в нарушение на член 6, параграф 1 от Директива 91/440 позволява прехвърляне на публичните средства, отпуснати за експлоатацията на железопътната инфраструктура, към железопътните транспортни дейности.
- 73 Според Комисията печалби, реализирани от извършващи дейност на инфраструктурния пазар дъщерни дружества на DB AG и трансферирани към последното по силата на споразумението за трансфер на печалби, били използвани за дейности по извършване на транспортни услуги, при това независимо от произхода на печалбите — съответно дори да се формират от публични средства, изплатени с цел управление на инфраструктури.
- 74 В това отношение Комисията отбелязва покриването на загуби на дружества от групата DB, предлагащи транспортни услуги, като например DB Schenker Rail през 2009 г. и 2010 г. Тя също така отбелязва финансирането на сделки по придобиване на други транспортни предприятия от групата DB и подобряването на платежоспособността на същата група като цяло. В това отношение Комисията уточнява, че в периода от 2007 г. до 2011 г. DB Netz, DB Station & Service и DB Energie са реализирали печалба само благодарение на приходите, формирани от железопътните инфраструктури, и/или на публични средства и че съответно прехвърлените печалби съдържат отчасти публични средства по смисъла на член 6, параграф 1 от Директива 91/440.
- 75 Федерална република Германия твърди, от една страна, че това твърдение за нарушение произтича от погрешно тълкуване на член 6, параграф 1 от Директива 91/440 и от друга страна, че с член 9 параграф 1b от AEG е транспонираше правилно посочената разпоредба.
- 76 Според Федерална република Германия член 6, параграф 1 от Директива 91/440 не възпрепятства нито реализирането на печалби от дъщерните дружества, нито възможността впоследствие те да изплащат тези печалби на своето дружество майка, тъй като забранява само прехвърлянето на публичните средства, отпуснати за железопътната инфраструктура, а не на приходите, които предприятията, отговарящи за управлението на железопътната инфраструктура, извличат от търговската ѝ експлоатация.
- 77 В писмената си реплика Комисията оспорва направеното от Федерална република Германия тълкуване на член 6, параграф 1 от Директива 91/440. Според Комисията от предложението за Директива 2001/12 е видно, че целта на посочената разпоредба е да се гарантира еднакво третиране и недопускане на дискриминация по отношение на всички железопътни предприятия, която цел би могла да бъде постигната посредством отчитане на цялостното финансиране на инфраструктурата заедно с всички разходи, свързани с нея, от една страна, и всички приходи, т.е. публичните средства и таксите за ползване на мрежата, от друга страна.
- 78 Комисията също така оспорва твърдението, че съдържащият се в член 6, параграф 1 от Директива 91/440 термин „публични средства“ се отнася единствено до публичните средства, предоставени от публичен бюджет на конкретно правно основание. Преследваната с тази разпоредба цел била да се избегнат кръстосаните субсидии и както текстът на същата, така и подготвителните работи по приемането ѝ потвърждавали, че става въпрос за публични средства по смисъла на режима на държавните помощи, в който се използва същата терминология.

- 79 В писмената си дуплика Федерална република Германия упреква Комисията, че не е доказала твърденията си, и отбелязва извършените проверки на въпросните средства *ex ante* и *ex post* от Bundesnetzagentur (Федерална агенция за мрежите, Германия) и Bundesrechnungshof (Федерална сметна палата, Германия).
- 80 От своя страна италианското правителство твърди, че с член 6, параграф 1 от Директива 91/440 се въвеждат единствено счетоводни правила, за да се избегне рискът от кръстосани субсидии. То също така смята, че няма пречка управителят на мрежата да управлява печалбите самостоятелно. В това отношение италианското правителство подчертава, че Съдът е признал законосъобразността на бизнес структурите под формата на холдинг, както и че подходът на Комисията ограничава обхвата на управленската самостоятелност на железопътните обединения в противоречие с членове 4 и 5 от Директива 91/440.

– *Съображения на Съда*

- 81 С член 6, параграф 1 от Директива 91/440 се забранява прехвърлянето на публични средства, изплатени за дейност по управление на железопътната инфраструктура, към дейности по извършване на железопътни транспортни услуги и обратно.
- 82 Неизпълнението на такава забрана съответно предполага, от една страна, да е извършено прехвърляне на „публични средства“ и от друга страна, това прехвърляне да е било в полза на дейност, различна от тази, за която средствата са били предназначени.
- 83 Впрочем в рамките на настоящото твърдение за нарушение Комисията при всички положения не е доказала надлежно, че споразуменията за прехвърляне на печалби — дори да се допусне, че с тях е възможно да е извършено прехвърляне на публични средства, което твърдение Федерална република Германия оспорва — са довели до реализирането на претендираните прехвърляния на суми с цел използването им за железопътни транспортни дейности, които може да се установят.
- 84 Съгласно постоянната съдебна практика, в производство за неизпълнение на задължения по член 258 ДФЕС Комисията трябва да докаже наличието на твърдяното неизпълнение и да представи пред Съда необходимите доказателства, въз основа на които той да провери дали това неизпълнение е налице, като тя не може да се позовава на каквато и да било презумпция (вж. в този смисъл решения от 22 ноември 2012 г., Комисия/Германия, С-600/10, непубликувано, EU:C:2012:737, т. 13 и от 10 ноември 2016 г., Комисия/Гърция, С-504/14, EU:C:2016:847, т. 111 и цитираната съдебна практика).
- 85 В разглеждания случай трябва да се констатира, че представените от Комисията доказателства относно оспорваните факти — а именно използването на печалбите, трансферирани в рамките на споразуменията за трансфер на печалби, за да се финансират железопътни транспортни услуги със средства, предназначени само за железопътната инфраструктура — почти не са подкрепени с писмени доказателства и са главно косвени.
- 86 Най-напред, що се отнася до доказателствата, представени в подкрепа на твърдението за прехвърляния на печалба с цел компенсиране на дефицита на транспортния оператор DB Schenker Rail за 2009 г. и 2010 г., Комисията препраща към мотивираното си становище и само отбелязва, че дружества за управление на инфраструктури от групата DB са формирали печалби и че в същото време DB AG е компенсирало загуби, реализирани от дружества от групата DB, извършващи железопътни транспортни операции, без обаче да доказва, че в основата на използваните за тези операции суми стоят суми с произход от едно или няколко дружества от групата DB, отговарящи за управлението на инфраструктури.

- 87 По-нататък, що се отнася до доказателствата, представени в подкрепа на твърдението за прехвърляния на печалба, позволили на DB AG да финансира придобиването на предприятия в областта на транспорта, в писмените си становища Комисията не посочва кои са тези предприятия, а в това отношение единствено препраща към мотивираното си становище, където е отбелязано само фирменото наименование на тези предприятия и при всички положения няма данни за сумите на придобиванията и за начина на финансирането им.
- 88 Освен това, що се отнася до доказателствата, представени в подкрепа на твърдението за прехвърляния на печалба, позволили да се подобри доходността и платежоспособността на групата DB, Комисията се позовава само на неубедителни в това отношение оскъдни данни, съдържащи се в доклади на рейтингови агенции.
- 89 Накрая, що се отнася до твърдението за прехвърляния на печалба от DB Netz, DB Station & Service или пък DB Energie, Комисията само посочва, че печалбите на тези дружества — които според нея, без конкретни доказателства в това отношение, са били реализирани единствено чрез приходи, формирани от използването на инфраструктурата, и чрез публични средства — по силата на споразумения за трансфер на печалби са били трансферирани на DB AG, но не представя никакви доказателства, позволяващи да се установи, че впоследствие тези печалби са били предназначени за финансиране на железопътни транспортни дейности.
- 90 Поради това, без да е необходимо да се преценява дали твърдените от Комисията прехвърляния на печалба трябва да се квалифицират като „средства“ по смисъла на член 6, параграф 1 от Директива 91/440, се налага изводът, че Съдът не разполага с достатъчно доказателства, позволяващи да се установи, че спорните споразумения за трансфер на печалби са позволили финансиране на железопътни транспортни услуги със средства, предназначени само за железопътната инфраструктура, и съответно, че Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по член 6, параграф 1 от Директива 91/440.
- 91 Поради това първото твърдение на Комисията за нарушение трябва да се отхвърли.

По третото твърдение за нарушение: нарушение на член 7, параграф 1 от Директива 2001/14, тъй като чрез споразуменията за трансфер на печалби в групата DB таксите за ползване на инфраструктурата се използвали за цели, различни от финансирането на дейностите на управителя на инфраструктурата

– Доводи на страните

- 92 С третото си твърдение за нарушение Комисията упреква Федерална република Германия, че в нарушение на член 7, параграф 1 от Директива 2001/14 чрез споразуменията за трансфер на печалби в групата DB таксите за ползване на инфраструктурата се използвали за цели, различни от финансирането на дейностите на управителя на инфраструктурата.
- 93 В това отношение Комисията твърди, че прехвърлянията на печалбата на управителите на инфраструктурата към DB AG, предвидени в споразуменията за трансфер на печалби, означават, че платените такси за ползване на инфраструктурата не се използват от управителя на инфраструктурата за така определените му дейности. Това най-малкото се отнасяло за случаите, когато никаква печалба не се формирала без такса, както било в случая на DB Netz, DB Station & Service и DB Energie. В такъв случай за Комисията било ясно, че от управителя на инфраструктурата се отнемат такси и те могат да се използват за цели, различни от дейностите му.

- 94 Федерална република Германия, подкрепяна от Италианската република, счита, че систематично погледнато, член 6, параграф 1, член 7, параграф 1, първа алинея и член 8, параграф 1 от Директива 2001/14 допускат управителите на инфраструктурите да получават известен процент печалба, който е включен в подлежащите на събиране такси. Освен това нямало разпоредба в тази директива, която да урежда използването на получените от тези управители печалби, и те могли да ги прехвърлят на дружеството си майка по своя собствена преценка.
- 95 Директива 2001/14 съответно допускала трансфера на печалби, които са реализирани от такси за ползване на железопътната инфраструктура, изчислени въз основа на подходящ процент печалба за собствените средства. В член 14, параграф 4, първо изречение от АЕГ освен това се предвиждало, че таксите за ползване на инфраструктурата се изчисляват по начин, осигуряващ покриването на разходите на управителя на железопътната инфраструктура, като може да се добавя и определен процент печалба, който пазарът може да понесе. Противно на защитаваното от Комисията виждане, полученият по този начин приход не формирал финансов дефицит за инфраструктурата.
- 96 Накрая, това тълкуване се потвърждавало от изготвено наскоро от Комисията предложение за изменение в рамките на четвъртия пакет относно железопътния транспорт, съгласно което няма да се изисква приходите, получени от използването на железопътната инфраструктура, да се използват непременно за експлоатацията и поддръжката на железопътните линии.
- 97 В писмената си реплика Комисията посочва, че член 6 от Директива 2001/14 се обяснява с начина на изчисляване на таксите, който обикновено се прилага съобразно преките разходи, и с хроничния дефицит, пред който са изправени управителите на инфраструктурата, ако публичните органи не поемат, поне частично, разходите за железопътната инфраструктура. При това положение член 6 от Директива 2001/14 задължавал държавите членки да поемат своята финансова отговорност спрямо управителите на такава инфраструктура и да осигурят равновесие в техните бюджети.
- 98 Комисията освен това обръща внимание на доклад на Bundesrat (Федерален съвет, Германия), който подкрепял нейното становище и който разкривал негативното отражение на договорите за трансфер на печалби, и на влизането в сила на 1 януари 2015 г. на LuFV II, предназначено да отговори на загрижеността на Bundesrat (Федерален съвет), предвиждайки, че печалбите на управителите на железопътните инфраструктури се трансферират директно на федералната държава с цел тя да ги инвестира в тези инфраструктури.
- 99 В писмената си дуплика германското правителство признава, че средствата, които DB Netz трансферира на DB AG, произхождат изцяло или частично от приходите, формирани от ползването на железопътни влакови маршрути, но твърди, че тези средства губят качеството си на такси за ползване на железопътната инфраструктура най-късно в момента, в който са събрани надлежно от DB Netz като насрещна престация за предоставеното ползване на тези влакови маршрути и в който биват предназначени за финансиране на съответните дейности.

– Съображения на Съда

- 100 Съгласно член 7, параграф 1 от Директива 2001/14 таксите за ползване на железопътната инфраструктура се заплащат на нейния управител и той ги използва за финансиране на дейностите си.
- 101 С третото си твърдение за нарушение Комисията по същество счита, че в противоречие с тази разпоредба управителите на железопътната инфраструктура от групата DB системно формират печалби, които впоследствие в приложение на спорните споразумения за трансфер на печалби

подлежат на прехвърляне към DB AG, в резултат на което сумите, събрани от таксите за ползване на инфраструктурата, могат да бъдат използвани от DB AG за цели, различни от финансирането на дейностите на тези управители на железопътната инфраструктура.

- 102 При това положение, за да се установи неизпълнение от Федерална република Германия на задълженията ѝ по член 7, параграф 1 от Директива 2001/14, Комисията трябва да докаже, от една страна, че въпросните печалби поне отчасти са формирани от такси за ползване на инфраструктурата по смисъла на тази разпоредба, за да бъдат приравнени на последните, и от друга страна, че печалбите действително са били предназначени за цели, различни от финансирането на дейностите на управителите на съответната инфраструктура.
- 103 При всички положения трябва да се констатира, че Комисията не е доказала надлежно, че печалби на всички или част от управителите на железопътната инфраструктура от групата DB, формирани от такси за ползване на инфраструктурата, действително са били предназначени за цели, различни от финансирането на дейностите на тези управители.
- 104 В това отношение в точка 84 от настоящото решение вече бе припомнено, че Комисията трябва да докаже наличието на твърдяното неизпълнение на задължения.
- 105 Впрочем отделно от факта, че Комисията си служи само с имплицитно препращане, за да посочи кои са управителите на инфраструктура, чиито печалби по силата на споразуменията за трансфер на печалби са били отклонени от предназначението им, от писмените ѝ становища, припомнени в точка 93 от настоящото решение, е видно, че в основата на анализа на Комисията стои виждането, че трансферът на печалбите на управителите на инфраструктура от групата DB към DB AG непременно предполага използване за цели, различни от предвидените в член 6, параграф 1 от Директива 2001/14. Самата тя обаче посочва, че твърденият автоматизъм е установен само в определени случаи, а именно когато никаква печалба не била формирана без такса.
- 106 В това отношение впрочем трябва да се отбележи, че прехвърлянето на печалби на управител на железопътни инфраструктури към трето образувание вероятно не винаги води до използване на съответните ресурси за цели, различни от финансирането на инфраструктурните дейности на управителя, и това би могло да се илюстрира с механизма по LuFV II, създаващ затворена верига на финансиране за печалбите, които са формирани от управлението на инфраструктури и които изцяло се изплащат на федералната държава, преди да бъдат реинвестирани в същия вид в инфраструктурата.
- 107 Ето защо Комисията е трябвало по-точно да посочи кои са фактическите обстоятелства в подкрепа на третото твърдение за нарушение.
- 108 Освен това, що се отнася по-специално до печалбите, реализирани през 2009 г. и прехвърлени от DB Netz към DB AG, трябва да се отбележи, че Федерална република Германия на практика оспорва факта, че прехвърлените към DB AG печалби са формирани от таксите за ползване на инфраструктурата, и твърди, че съгласно доклада за дейността на DB Netz тези печалби са формирани главно от освобождаване на резерви във връзка с продажби на недвижими имоти. Комисията впрочем изобщо не оспорва това обяснение, а само констатира, че Федерална република Германия не оспорва другите визирани хипотези.
- 109 Поради това — без дори да е необходимо да се преценява дали е възможно печалбите, които са формирани от управители на железопътни инфраструктури и са прехвърлени към трети образувания, да се приравняват на такси за ползване на инфраструктурата за целите на прилагането на член 7, параграф 1 от Директива 2001/14, което твърдение Федерална република Германия оспорва — се налага изводът, че Комисията не е доказала надлежно, че въпросните

печалби на всички или част от управителите на инфраструктура от групата DB са формирани от такси за ползване на инфраструктурата или са били предназначени за използване, различно от повереното на тези управители финансиране на железопътните инфраструктури.

110 Поради това третото твърдение за нарушение трябва да бъде отхвърлено.

По четвъртото твърдение за нарушение: нарушение на член 9, параграф 4 от Директива 91/440 и на разпоредбите на член 6, параграф 1 от Регламент № 1370/2007 във връзка с точка 5 от приложението към този регламент, тъй като публичните средства, изплатени за дейностите по извършване на пътнически транспортни услуги в рамките на задачи за обществена услуга, не били отразени отделно в отчетите на DB Regio

– Доводи на страните

111 С четвъртото си твърдение за нарушение Комисията упреква Федерална република Германия, че публичните средства, изплатени на DB Regio за дейностите по извършване на пътнически транспортни услуги в рамките на задачи за обществена услуга, не са отразени поотделно за всеки отделен договор в отчетите на това дружество, което противоречало на член 9, параграф 4 от Директива 91/440 и член 6, параграф 1 от Регламент № 1370/2007 във връзка с точка 5, последно тире от приложението към този регламент.

112 Според Комисията компенсациите за обществена услуга и приходите, формирани от продажбите на билети, са посочени единствено като общи или натрупани суми за всички извършвани услуги и съответно е невъзможно да се провери дали във всеки отделен случай предоставените компенсации са прекомерни, за да се разкрият евентуални кръстосани субсидии.

113 Що се отнася до член 9, параграф 4 от Директива 91/440, Федерална република Германия твърди, че по силата на член 2, параграф 2 от същата директива в качеството си на регионален оператор на транспортни услуги DB Regio не попада в обхвата на тази разпоредба. Този извод произтичал от член 3 от Директива 91/440, където понятието „регионални услуги“ било определено като „транспортни услуги, осъществявани с цел задоволяване транспортните потребности на даден регион“.

114 Що се отнася до нарушението на член 6, параграф 1 от Регламент № 1370/2007, Федерална република Германия тълкува точка 5 от приложението към този регламент в смисъл, че в нея се изисква отделно отразяване на договорите в отчетите само когато съответният оператор извършва едновременно дейности, които се компенсират по режима относно задълженията за обществена услуга, и други дейности. Това обаче не било така в случая на DB Regio, което извършвало единствено транспортни услуги в рамките на задачи за обществена услуга.

115 В това отношение Комисията признава, че в точка 5 от посоченото приложение извършването на разбивка по отделните договори в отчетите не се отбелязва изрично. Според нея обаче това задължение произтича от релевантната правна уредба като цяло и от преследваната с нея цел, и по-специално от разпоредбите на точка 2 във връзка с точка 5 от приложението към Регламент № 1370/2007.

116 По отношение на твърдяното нарушение на член 6, параграф 1 от Регламент № 1370/2007 в писмената си дублика Федерална република Германия уточнява, че с точка 5 от посоченото приложение се цели недопускане на кръстосани субсидии, но не между различните договори за извършване на обществена услуга, а между договорите, по които е изплатена компенсация, и тези, по които такова плащане няма.

117 В подкрепа на Федерална република Германия италианското правителство посочва, че в никоя от разглежданите разпоредби не се изисква отделно публикуване на всеки договор за извършване на транспортни услуги в рамките на задачи за обществена услуга.

– *Съображения на Съда*

118 Съгласно член 9, параграф 4 от Директива 91/440 средствата за подпомагане, изплатени за дейности по извършване на пътнически транспортни услуги в рамките на задачи за обществена услуга, се отразяват отделно в съответните отчети към отчетите за приходите и разходите и към балансите и не могат да се прехвърлят към дейности по извършване на други транспортни услуги или към каквито и да било други дейности.

119 С цел повишаване на прозрачността и избягване на кръстосано субсидиране, за случаите, в които оператор на обществена услуга извършва не само подлежащи на компенсирани услуги в изпълнение на задължения за извършване на обществени транспортни услуги, но и други дейности, в член 6, параграф 1 от Регламент № 1370/2007 във връзка с точка 5, първо и последно тире от приложението към този регламент се въвеждат някои минимални счетоводни изисквания за такъв оператор. Той по-специално трябва да следи текущите сметки за всяка една от тези дейности да са отделни и разходите за обществените услуги да се урівновесят с приходите от дейността и плащанията на публичните органи, без никаква възможност за прехвърляне на приходи към друг сектор от дейността на оператора на обществени услуги.

120 Въз основа на тези две разпоредби Комисията упреква Федерална република Германия, че не е изпълнила задълженията си, тъй като в отчетите на DB Regio средствата за подпомагане, изплатени за дейностите по извършване на пътнически транспортни услуги в рамките на задачите му за обществена услуга, са отразени само обобщено, а не както се изисквало в посочените разпоредби — за всеки договор поотделно, като по този начин се възпрепятствало разкриването на евентуални кръстосани субсидии.

121 Федерална република Германия оспорва основателността на четвърто твърдение за нарушение, тъй като, от една страна, Директива 91/440 не била приложима за DB Regio и от друга страна, в основата на това твърдение за нарушение стояло неправилно тълкуване на съответните разпоредби.

122 Трябва съответно най-напред да се прецени дали Директива 91/440 действително е приложима за DB Regio с оглед на член 2, параграф 2 от същата, в който от приложното ѝ поле се изключват железопътните предприятия, чиято дейност се ограничава единствено до извършване на градски, крайградски или регионални транспортни услуги.

123 В това отношение, както посочва генералният адвокат в точка 138 от своето заключение, в писмените си становища Комисията отбелязва публикувания от DB Regio годишен доклад за 2013 г., от който ясно се вижда, че в това дружество са концентрирани не само всички дейности, свързани с регионалния превоз на групата DB, но и свързаните с превоза между Германия и съседните страни.

124 Следователно от публикувания от самото DB Regio документ, и по-специално от отбелязването на международната част от дейността на това дружество, ясно следва, че то не ограничава дейността си само до посочените в член 2, параграф 2 от Директива 91/440 градски, крайградски или регионални транспортни услуги.

125 Ето защо Федерална република Германия не може да се позовава на тази разпоредба, за да отхвърли приложимостта на Директива 91/440 към счетоводното положение на DB Regio.

- 126 На второ място, трябва да се прецени дали Комисията основателно може да упреква тази държава членка — въз основа на член 9, параграф 4 от Директива 91/440 или член 6, параграф 1 от Регламент № 1370/2007 във връзка с точка 5 от приложението към този регламент — че в счетоводството си DB Regio не отразява поотделно за всеки отделен договор публични средства, изплатени за дейностите по извършване на пътнически транспортни услуги в рамките на задачите му за обществена услуга.
- 127 В това отношение трябва да се констатира, че от текста на никоя от тези две разпоредби не следва, че операторите на железопътни пътнически транспортни услуги, извършващи едновременно подлежащите на компенсиране дейности в рамките на задължения за обществена услуга и други дейности, са длъжни в годишните си отчети да посочват поотделно за всеки отделен договор публичните средства, получени в рамките на дейността им по извършване на обществена услуга.
- 128 Напротив, тези две разпоредби задължават такива оператори само да водят отделно счетоводство за различните си групи дейности.
- 129 Така, що се отнася до осчетоводяването на средствата за подпомагане, изплатени за дейностите по извършване на пътнически транспортни услуги в рамките на задачи за обществена услуга, в член 9, параграф 4 от Директива 91/440 се изисква отделяне, от една страна, на дейностите им по превоз на пътници, извършвани в рамките на тези задължения за обществена услуга, и от друга страна, другите им дейности, включително другите транспортни услуги. От своя страна член 6, параграф 1 от Регламент № 1370/2007 във връзка с точка 5 от приложението към този регламент изисква счетоводно разделяне между дейностите по обществен транспорт, за които се получават компенсации за изпълнение на задължения за обществена услуга, и тези, за които такива не се получават.
- 130 Именно това изискване за счетоводно разделяне на групите дейности е водещо в член 6 от Директива 91/440 по отношение на осчетоводяването на дейностите по извършване на железопътни транспортни услуги и по управление на железопътната инфраструктура.
- 131 Следователно, както посочва генералният адвокат в точки 146 и 153 от своето заключение, възприетото от Комисията тълкуване — а именно че в годишните си отчети предприятията са длъжни да посочват поотделно за всеки отделен договор публичните средства, получени в рамките на дейностите по извършване на обществена услуга — не може да се изведе нито от член 9, параграф 4 от Директива 91/440, нито от член 6, параграф 1 от Регламент № 1370/2007 във връзка с точка 5 от приложението към този регламент.
- 132 В това отношение отбелязването в точка 5, последно тире от приложението към Регламент № 1370/2007, че счетоводството на операторите на обществени услуги не трябва да позволява прехвърляне на приходите от една обществена услуга към друг сектор на дейност на тези оператори, и възможността дадено задължение, така както си го представя Комисията, да осигури по-голяма прозрачност на дейността на съответните предприятия, позволявайки по този начин разкриване на евентуални кръстосани субсидии, не може да променят този извод.
- 133 Всъщност сами по себе си нито изтъкването на полезното действие на член 9, параграф 4 от Директива 91/440, нито твърде общият и лишен от практически условия за прилагане обхват на точка 5, последно тире от приложението към Регламент № 1370/2007 могат да породят конкретно задължение за държавите членки като посоченото от Комисията.
- 134 Поради това Федерална република Германия не може да бъде упрекувана, че е допуснала в отчетите на DB Regio средствата за подпомагане, изплатени за дейностите по извършване на пътнически транспортни услуги в рамките на задачите му за обществена услуга, да бъдат отразени само обобщено.

- 135 Ето защо четвъртото твърдение за нарушение, а именно на член 9, параграф 4 от Директива 91/440 и на разпоредбите на член 6, параграф 1 от Регламент № 1370/2007 във връзка с точка 5 от приложението към този регламент, трябва да се отхвърли като неоснователно.
- 136 Въз основа на гореизложеното се налага изводът, че Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по член 6, параграф 1 от Директива 91/440, тъй като не е взела всички необходими мерки правилата за водене на счетоводната отчетност да позволяват контрол за спазване на забраната за прехвърляне на публични средства, отпуснати за експлоатацията на железопътната инфраструктура, към транспортните услуги.

По съдебните разноски

- 137 Съгласно член 138, параграф 3 от процедурния му правилник Съдът може да разпредели съдебните разноски или да реши всяка страна да понесе направените от нея разноски, ако всяка от страните е загубила по едно или няколко от предявените основания. Тъй като искът на Комисията е уважен само частично, всяка страна следва да понесе направените от нея разноски.
- 138 Съгласно член 140, параграф 1 от същия правилник държавите членки, встъпили по делото, понасят направените от тях съдебни разноски. В съответствие с тази разпоредба Италианската република и Република Латвия понасят направените от тях съдебни разноски.

По изложените съображения Съдът (трети състав) реши:

- 1) **Федерална република Германия не е изпълнила задълженията си по член 6, параграф 1 от Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в Общността, изменена с Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г., тъй като не е взела всички необходими мерки правилата за водене на счетоводната отчетност да позволяват контрол за спазване на забраната за прехвърляне на публични средства, отпуснати за експлоатацията на железопътната инфраструктура, към транспортните услуги.**
- 2) **Отхвърля иска в останалата му част.**
- 3) **Европейската комисия, Федерална република Германия, Италианската република и Република Латвия понасят направените от тях съдебни разноски.**

Подписи