



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

28. juni 2017*

»Traktatbrud — udvikling af Fællesskabets jernbaner — direktiv 91/440/EØF — artikel 6, stk. 1 — Deutsche Bahn-koncernen — aftaler om overførsel af overskud — forbud mod, at statsstøtte, der ydes til drift af jernbaneinfrastrukturen, overføres til jernbanetransporttjenester — regnskabsmæssige forpligtelser — direktiv 91/440/EØF — artikel 9, stk. 4 — forordning (EF) nr. 1370/2007 — artikel 6, stk. 1 — punkt 5 i bilaget — regnskabsmæssige forpligtelser — angivelse for hver enkelt aftale af den statsstøtte, der udbetales til aktiviteter vedrørende levering af passagertransporttjenester som led i de offentlige tjenestopgaver«

I sag C-482/14,

angående et traktatbrudssøgsmål i henhold til artikel 258 TEUF, anlagt den 30. oktober 2014,

Europa-Kommissionen ved W. Mölls, T. Maxian Rusche og J. Hottiaux, som befuldmægtigede,

sagsøger,

mod

Forbundsrepublikken Tyskland ved T. Henze og J. Möller, som befuldmægtigede, bistået af advocaat R. Van der Hout,

sagsøgt,

støttet af:

Den Italienske Republik ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato S. Fiorentino,

Republikken Letland ved I. Kucina, J. Treijs-Gigulis og I. Kalniņš, som befuldmægtigede,

intervenienter,

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, L. Bay Larsen, og dommerne M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan og D. Šváby (refererende dommer),

generaladvokat: M. Campos Sánchez-Bordona,

* Processprog: tysk.

justitssekretær: fuldmægtig K. Malacek,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 3. marts 2016,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 26. maj 2016,

afsagt følgende

Dom

- 1 Europa-Kommissionen har i stævningen nedlagt påstand om, at Domstolen fastslår, at:
 - Forbundsrepublikken Tyskland ved at acceptere, at offentlige midler, der er blevet udbetalt til drift af jernbaneinfrastrukturen, kan overføres til transporttjenester, har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 6, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT 2012, L 343, s. 32) (den tidligere artikel 6, stk. 1, i Rådets direktiv 91/440/EØF af 29.7.1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT 1991, L 237, s. 25), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26.2.2001 (EFT 2001, L 75, s. 1) (herefter »direktiv 91/440«))
 - Forbundsrepublikken Tyskland ved ikke at have truffet alle de nødvendige foranstaltninger for, at de nærmere regler for regnskabsføring kan muliggøre en overvågning af forbuddet mod at overføre offentlige midler, der ydes til driften af jernbaneinfrastrukturen, til transporttjenester, har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 6, stk. 4, i direktiv 2012/34 (den tidligere artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440)
 - Forbundsrepublikken Tyskland ved ikke at have truffet alle de nødvendige foranstaltninger for, at infrastrukturafgifterne udelukkende anvendes til at finansiere infrastrukturforvalterens aktiviteter, har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 31, stk. 1, i direktiv 2012/34 (den tidligere artikel 7, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26.2.2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (EFT 2001, L 75, s. 29))
 - Forbundsrepublikken Tyskland ved ikke at have truffet alle de nødvendige foranstaltninger for, at offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med passagertransporttjenester som led i de offentlige tjenesteopgaver, figurerer særskilt i de tilsvarende regnskaber, har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 6, stk. 3, i direktiv 2012/34 (den tidligere artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440) og bestemmelsen i artikel 6, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT 2007, L 315, s. 1), sammenholdt med bestemmelsen i punkt 5 i bilaget til forordning nr. 1370/2007.

Retsforskrifter

EU-retten

Direktiv 91/440

- 2 Fjerde betragtning til direktiv 91/440 havde følgende ordlyd:

»[D]en fremtidige udvikling og en effektiv drift af jernbanenettet kan fremmes ved en adskillelse mellem driften af transportydelse og forvaltningen af infrastrukturen; under denne forudsætning er det nødvendigt, at disse områder obligatorisk har hver sit regnskab og kan forvaltes særskilt.«

- 3 Dette direktivs artikel 2, stk. 2, bestemte følgende:

»Jernbanevirksomheder, hvis aktiviteter kun omfatter byer og forstæder samt regional transport, er udelukket fra direktivets anvendelsesområde.«

- 4 Det nævnte direktivs artikel 3 definerede »regional transport« som »transportydelser til opfyldelse af en regions transportbehov«.

- 5 Under del II med overskriften »Forvaltningsmæssig uafhængighed« var samme direktivs artikel 4 affattet således:

»1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til, at jernbanevirksomhederne med hensyn til ledelse, forvaltning, administration og intern administrativ økonomisk og regnskabsmæssig kontrol har en uafhængig status, som navnlig sikrer dem særskilt kapital, budget og regnskabsføring i forhold til staten.

2. Infrastrukturforvalteren er ansvarlig for egen ledelse, forvaltning, administration og intern kontrol under overholdelse af de rammer og særlige regler for opkrævning og tildeling, som medlemsstaterne indfører.«

- 6 Under den nævnte del II var artikel 5 i direktiv 91/440 affattet således:

»1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til, at jernbanevirksomhederne kan tilpasse deres aktiviteter til markedet og forvalte dem under deres ledelsesorganers ansvar med henblik på effektive og hensigtsmæssige transportydelser med de mindst mulige omkostninger for den krævede kvalitet.

Jernbanevirksomhederne skal drives efter de principper, som gælder for kommercielle virksomheder, hvilket også omfatter de forpligtelser til offentlig tjeneste, som staten pålægger dem, og de kontrakter om offentlig tjeneste, som de indgår med medlemsstatens kompetente myndigheder.

2. Jernbanevirksomhederne vedtager selv deres aktivitetsprogrammer, herunder investerings- og finansieringsplaner. Disse programmer udformes med henblik på at opnå finansiel ligevægt i virksomhederne og at nå de øvrige mål for den tekniske, kommercielle og finansielle forvaltning; de skal desuden fastsætte midlerne til gennemførelse af disse mål.

[...]«

- 7 Artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 var i sin oprindelige udgave affattet således:

»Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til i regnskabsføringen at sikre en adskillelse mellem aktiviteterne i forbindelse med transportvirksomhedens drift og aktiviteterne i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen. Støtte, der ydes til en af disse to aktiviteter, kan ikke overføres til den anden.

Regnskaberne vedrørende de to aktiviteter føres således, at dette forbud kommer til udtryk heri.«

- 8 Artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 havde følgende ordlyd:

»Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der føres og offentliggøres særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanevirksomheders udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen. Statsstøtte, der ydes til et af disse to aktivitetsområder, må ikke overføres til det andet.

Regnskaberne vedrørende de to aktivitetsområder skal føres således, at dette forbud kommer til udtryk heri.«

- 9 Artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440, der blev tilføjet dette direktiv med direktiv 2001/12, var affattet således:

»For jernbanevirksomheder føres og offentliggøres der driftsregnskaber og enten balancer eller årsopgørelser over aktiver og passiver for aktiviteterne i forbindelse med jernbanegodstransport. Midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med passagerbefordring som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt i de relevante regnskaber, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med anden transportform eller anden form for aktivitet.«

- 10 Gennemførelsesfristen for direktiv 91/440 blev i direktivets artikel 15 fastsat til den 1. januar 1993.

- 11 I henhold til artikel 65 i direktiv 2012/34 blev direktiv 91/440 ophævet med virkning fra den 15. december 2012. Ved en berigtigelse offentliggjort den 12. marts 2015 (EUT 2015, L 67, s. 32, herefter »berigtigelsen af 12. marts 2015«), blev virkningstidspunkt for ophævelsen af dette direktiv fastsat til den 17. juni 2015.

Direktiv 2001/12

- 12 Niende betragtning til direktiv 2001/12 har følgende ordlyd:

»For at fremme effektiv passagerbefordring og godstransport og sikre gennemsigtighed i de finansielle forhold, herunder enhver form for finansiell kompensation eller statsstøtte i forbindelse med leveringen af disse ydelser, er det nødvendigt at adskille regnskaberne for passagerbefordring og godstransport.«

Direktiv 2001/14

- 13 Artikel 6, stk. 1, i direktiv 2001/14 bestemte følgende:

»Medlemsstaterne fastsætter vilkår, herunder i givet fald krav om forudbetaling, for at sikre, at en infrastrukturforvalters regnskaber under normale forretningsvilkår og over en rimelig periode som et mindstemål udviser balance mellem på den ene side indtægterne fra infrastrukturafgifter, overskud af andre forretningsaktiviteter og statsfinansiering og på den anden side udgifterne til infrastrukturen.

Uden at det berører en eventuel langsigtet målsætning om brugerbetaling af infrastrukturomkostningerne for alle transportformer på grundlag af en fair, ikke-diskriminerende konkurrence mellem de forskellige transportformer, kan en medlemsstat, når jernbanetransporten er i stand til at konkurrere med andre former, inden for afgiftsrammerne i artikel 7 og 8 kræve, at infrastrukturforvalteren afbalancerer sine regnskaber uden statsstøtte.«

14 Dette direktivs artikel 7, stk. 1 og 3, præciserede følgende:

»1. Afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur betales til infrastrukturforvalteren og anvendes til at finansiere hans virksomhed.

[...]

3. Med forbehold af stk. 4 eller 5 eller artikel 8 fastsættes afgifterne for minimumsadgangsydelserne og sporadgangen til servicefaciliteter som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten.«

15 Artikel 8, stk. 1, i direktiv 2001/14 var affattet således:

»En medlemsstat kan med henblik på at få infrastrukturforvalterens omkostninger dækket fuldt ud, hvis markedet kan bære det, opkræve tillæg på grundlag af effektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende principper samtidig med, at der sikres navnlig den internationale jernbanegodstransport størst mulig konkurrenceevne. Afgiftsordningen skal respektere de produktivitetsstigninger, som jernbanevirksomhederne opnår.

Afgiftsniveauet må dog ikke sættes så højt, at markedssegmenter, der som et minimum kan betale de omkostninger, der er direkte forbundet med jernbanedriften, samt en forrentning, som markedet kan bære, udelukkes fra at bruge infrastrukturene.«

16 Gennemførelsesfristen for direktiv 2001/14 blev i direktivets artikel 38 fastsat til den 15. marts 2003.

17 I henhold til artikel 65 i direktiv 2012/34 blev direktiv 2001/14 ophævet med virkning fra den 15. december 2012. Ved berigtigelsen af 12. marts 2015 blev virkningstidspunkt for ophævelsen af dette direktiv fastsat til den 17. juni 2015.

Forordning nr. 1370/2007

18 Artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007 er affattet således:

»Kompensation i forbindelse med en generel regel eller en kontrakt om offentlig trafikbetjening skal være i overensstemmelse med artikel 4, uanset efter hvilken procedure kontrakten er indgået. Enhver form for kompensation, der ydes ifølge en generel regel eller en kontrakt om offentlig trafikbetjening, der er indgået uden forudgående udbud i henhold til artikel 5, stk. 2, 4, 5 eller 6, skal desuden være i overensstemmelse med bestemmelserne i bilaget.«

19 Punkt 2 og 5 i bilaget til denne forordning, som har overskriften »Regler for kompensation i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 6, stk. 1«, fastsætter følgende:

»2. Kompensationen kan ikke være større end den økonomiske nettovirkning, dvs. summen af de virkninger – såvel positive som negative – som opfyldelse af den offentlige serviceforpligtelse har for de omkostninger og indtægter, som en operatør af offentlig trafikbetjening har. Virkningerne skal

vurderes ved at sammenligne den situation, hvor den offentlige serviceforpligtelse opfyldes, med den tænkte situation, hvor den offentlige serviceforpligtelse ikke blev opfyldt. Med henblik på at beregne den økonomiske nettovirkning skal den kompetente myndighed tage udgangspunkt i følgende:

omkostninger pådraget i forbindelse med en offentlig serviceforpligtelse eller et antal offentlige serviceforpligtelser, der er pålagt af de(n) kompetente myndighed(er), og som er indeholdt i en kontrakt om offentlig trafikbetjening og/eller i en generel regel

minus alle positive økonomiske virkninger, der er fremkommet inden for det rutenet, der betjenes i henhold til de(n) pågældende offentlige serviceforpligtelse(r)

minus billetindtægter eller andre indtægter, der er tilvejebragt under opfyldelsen af de(n) pågældende offentlige serviceforpligtelse(r)

plus en rimelig fortjeneste

er lig med den økonomiske nettovirkning.

[...]

5. For at opnå større gennemsigtighed og undgå krydssubsidiering skal der, når en operatør af offentlig trafikbetjening varetager både tjenester underlagt en offentlig serviceforpligtelse, som der ydes kompensation til, og andre aktiviteter, ske en regnskabsmæssig udskilning af den offentlige trafikbetjening, som opfylder mindst følgende betingelser:

- regnskabet for hver af disse driftsaktiviteter skal føres særskilt, og de dertil svarende andele af aktiverne og de faste omkostninger skal opføres efter gældende regnskabsprincipper og beskatningsregler
- alle variable omkostninger, en passende andel af de faste omkostninger og en rimelig fortjeneste i forbindelse med eventuelle andre aktiviteter, som en operatør af offentlig trafikbetjening har, må i intet tilfælde henføres til den pågældende offentlige trafikbetjening
- i omkostningerne til offentlig trafikbetjening skal driftsindtægter og betalinger fra offentlige myndigheder modregnes; indtægter må ikke overføres til andre af de aktivitetsområder, som operatøren af offentlig trafikbetjening har.«

Direktiv 2012/34

20 Første betragtning til direktiv 2012/34 har følgende ordlyd:

»[D]irektiv [91/440], Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder [EFT 1995, L 143, s. 70] og [direktiv 2001/14] er blevet væsentligt ændret. Eftersom det er nødvendigt at foretage yderligere ændringer, bør nævnte direktiver af hensyn til klarheden omarbejdes og sammenskrives i en enkelt retsakt.«

21 Artikel 6, stk. 1 og 4, i direktiv 2012/34 efterfulgte artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440, mens dette førstnævnte direktivs artikel 6, stk. 3, efterfulgte dette sidstnævntes direktivs artikel 9, stk. 4.

22 Nævnte direktivs artikel 64, stk. 1, første afsnit, bestemmer, at »[m]edlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv, herunder for så vidt angår virksomheders, operatørers, ansøgere, myndigheders og andre enheders overholdelse heraf, senest den 16. juni 2015. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser.«

- 23 I medfør af det samme direktivs artikel 65 »[ophæves] [d]irektiv [91/440] [...] og [2001/14], som ændret ved de direktiver, der er opført i bilag IX, del A, [...] med virkning fra den 15. december 2012, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse i national ret af de direktiver, der er anført i bilag IX, del B«. Ved berigtigelsen af 12. marts 2015 blev virkningstidspunkt for ophævelsen af disse direktiver fastsat til den 17. juni 2015.

Tysk ret

- 24 § 9 i Allgemeines Eisenbahngesetz (den almindelige jernbanelov) af 27. december 1993 (BGBl. 1993 I, s. 2378, 2396, 1994 I, s. 2439) (herefter »AEG«) fastsætter følgende:

»(1) Offentlige jernbaneselskaber

1. der er såvel jernbanetransportvirksomheder som jernbaneinfrastrukturvirksomheder
2. a) der udelukkende er jernbanetransportvirksomheder og gennem et moderselskab er knyttet til en jernbaneinfrastrukturvirksomhed, som er et offentligt jernbaneselskab, eller
b) der udelukkende er jernbaneinfrastrukturvirksomheder og gennem et moderselskab er knyttet til en jernbanetransportvirksomhed, som er et offentligt jernbaneselskab, eller
3. der, i egenskab af jernbanetransport- eller jernbaneinfrastrukturvirksomhed, er moder- eller datterselskab til en anden jernbanetransport- eller jernbaneinfrastrukturvirksomhed, som er et offentligt jernbaneselskab

har, selv om de ikke drives i form af kapitalselskaber, pligt til at udarbejde, få revideret og offentliggøre årsregnskaber og en forvaltningsrapport i overensstemmelse med de bestemmelser, der gælder for store kapitalselskaber, og som er indeholdt i handelslovens tredje bogs andet afsnit. [...]

(1a) Offentlige jernbaneselskaber som omhandlet i stk. 1, første punktum, nr. 1, skal i deres regnskabsføring adskille de to sektorer. Dette indbefatter føring af separate regnskaber for sektoren »levering af transporttjenester« og for sektoren »forvaltning af jernbaneinfrastrukturen«. For hver enkelt sektor som omhandlet i første punktum såvel som for en sektor uden for disse skal offentlige jernbaneselskaber i bilaget til deres årsregnskaber medtage en supplerende balance og et supplerende driftsregnskab, der føres i overensstemmelse med de handelsretlige principper. [...]

(1b) Offentlige midler, der udbetales til en af de to i stk. 1a, første punktum, anførte aktivitetssektorer, kan ikke overføres til den anden. Regnskaberne vedrørende de to aktivitetssektorer føres således, at de afspejler dette forbud. Dette gælder tillige for de virksomheder, der er omhandlet i stk. 1, første punktum, nr. 2 og 3.

[...]

(1d) For offentlige jernbanetransportvirksomheder, der leverer jernbanetjenester inden for såvel passagerbefordring som godstransport, gælder stk. 1a mutatis mutandis, dog således, at der alene skal udarbejdes separate regnskaber og i bilaget til årsregnskaberne medtages en separat balance og et separat driftsregnskab for jernbanegodssektoren, og at denne balance også kan erstattes af en formueopgørelse. Offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med passagerbefordring som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt i de relevante regnskaber, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med anden transportform eller anden form for aktivitet.

[...]«

25 AEG's § 14, stk. 4, har følgende ordlyd:

»Jernbaneforvalterne skal fastsætte deres afgifter i overensstemmelse med en anordning udstedt i henhold til § 26, stk. 1, nr. 6 og 7, på en sådan måde, at de dækker jernbaneforvalternes udgifter ved at levere alle minimumsydelserne som omhandlet i stk. 1, første punktum, plus en forrentning, som markedet kan bære. Jernbaneforvalterne kan i denne forbindelse opkræve tillæg til de omkostninger, som direkte kan henføres til jernbanedriften, idet der både kan differentieres mellem persontransport over lange distancer, persontransport over korte distancer og jernbanegodstransport samt mellem markedssegmenter inden for disse transporttjenester, samtidig med at der sikres konkurrencedygtighed, navnlig inden for international godstransport. For så vidt angår andet punktum må afgiftsniveauet for et markedssegment dog ikke overstige de omkostninger, som direkte kan henføres til jernbanedriften, plus en forrentning, som markedet kan bære.«

26 Tilskud til erstatningsinvesteringer i det eksisterende rutenet er reguleret i Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (tjeneste- og finansieringsaftalen) af 9. januar 2009, ændret den 4. november 2010 og den 6. september 2013, der blev indgået mellem Forbundsrepublikken Tyskland, Deutsche Bahn AG's jernbaneinfrastrukturvirksomheder og Deutsche Bahn AG. Denne aftale blev med virkning fra den 1. januar 2015 erstattet af Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (tjeneste- og finansieringsaftalen II, herefter »LuFV II«), som bl.a. har indført et lukket finansieringskredsløb for overskuddene fra infrastrukturen, som i deres helhed overføres til forbundsstaten, inden de reinvesteres såsom i infrastrukturen.

De faktiske omstændigheder

27 Koncernen Deutsche Bahn (herefter »DB-koncernen«) udøver sine aktiviteter inden for sektoren for national og international godstransport og passagerbefordring, logistik og levering af accessoriske tjenesteydelser inden for jernbanetransport, i spidsen for hvilke aktiviteter står det administrerende holdingselskab Deutsche Bahn AG (herefter »DB AG«).

28 I overensstemmelse med AEG's § 9a udføres driften af de jernbaneinfrastrukturelementer, der er anført i artikel 3, nr. 3), i direktiv 2012/34 og i bilag I til dette, af DB Netz AG. DB Station & Service AG og DB Energy GmbH driver andre infrastrukturelementer som omhandlet i dette direktiv.

29 Driften af koncernens transportaktiviteter udføres for sin del gennem særlige datterselskaber til DB Mobility Logistics AG – der selv er et helejet datterselskab til DB AG – heriblandt DB Regio AG.

30 DB AG har med sine datterselskaber indgået aftaler om kontrol med og overførsel af overskud (herefter »aftalerne om overførsel af overskud«). Disse aftaler indebærer en overførsel af alle overskuddene fra de omhandlede datterselskaber til DB AG, uden begrænsning med hensyn til DB AG's anvendelse af disse overskud. Aftalerne pålægger samtidigt DB AG at dække sine datterselskabers tab.

Den administrative procedure

31 Kommissionen henledte med åbningsskrivelse af 22. november 2012 Forbundsrepublikken Tysklands opmærksomhed på en mulig overtrædelse af direktiv 91/440 og 2001/14 samt af forordning nr. 1370/2007 derved, at DB AG's regnskabsføring ikke overholdt forbuddene mod at overføre følgende til andre områder, og navnlig til passagerbefordring med jernbane: for det første de offentlige midler, der er bestemt for jernbaneinfrastrukturer, dernæst compensationerne for de regionale passagerbefordringstjenester, der ydes som led i offentlige tjenestopgaver, og endelig afgifterne for brug af jernbanenettet.

- 32 Denne medlemsstat besvarede med skrivelse af 20. marts 2013 Kommissionens åbningsskrivelse og afviste det af denne institution anførte.
- 33 Kommissionen afgav herefter den 21. juni 2013 en begrundet udtalelse, hvori den gentog den holdning, der var udtrykt i dens åbningsskrivelse, idet den henviste ikke blot til forordning nr. 1370/2007, men ligeledes til direktiv 2012/34, som var trådt i kraft den 15. december 2012 og havde erstattet direktiv 91/440 og 2001/14 på de relevante punkter. Kommissionen opfordrede heri Forbundsrepublikken Tyskland til at efterkomme den begrundede udtalelse inden for en frist på to måneder fra dens meddelelse.
- 34 Forbundsrepublikken Tyskland besvarede med skrivelse af 21. august 2013 den nævnte udtalelse, idet den gentog og udbyggede de argumenter, som den allerede havde gjort gældende.
- 35 Idet Kommissionen vurderede, at situationen ikke var tilfredsstillende, besluttede den at anlægge nærværende søgsmål.

Søgsmålet

Formaliteten

Den manglende klarhed af søgsmålet i sin helhed og af hvert af klagepunkterne

- 36 Forbundsrepublikken Tyskland har gjort gældende, at de fire af Kommissionen fremsatte klagepunkter, betragtet såvel i deres helhed som isoleret, lider af en utilstrækkelig præcision, der er forbundet med en upræcis og uensartet terminologi, som forhindrer denne medlemsstat i at forstå de praksisser og de undladelser, der foreholdes denne, såvel som omfanget af disse klagepunkter. Ifølge Forbundsrepublikken Tyskland har Kommissionen ikke præciseret, hvorvidt de foreholdte traktatbrud består i en utilstrækkelig gennemførelse af EU-retten, en utilstrækkelig gennemførelse af loven eller en ulovlig adfærd i medlemsstatens egenskab af ejer af DB AG.
- 37 For hvert af disse fire klagepunkter finder Forbundsrepublikken Tyskland, at Kommissionen ikke har præciseret, hvilken konkret adfærd der skulle tilsidesætte de omhandlede bestemmelser, og at denne institution ved at begrænse sig til at henvise til de aftaler, der er blevet indgået inden for DB-koncernen, ikke har identificeret den nationale regel, hvis indhold eller anvendelse skulle være i modstrid med ordlyden af eller formålet med disse bestemmelser.
- 38 Kommissionen har bestridt disse indsigelser.
- 39 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det følger af artikel 120, litra c), i Domstolens procesreglement og af retspraksis om denne bestemmelse, at stævningen i direkte søgsmål skal angive søgsmålets genstand og en kort fremstilling af søgsmålsgrundene, og at disse angivelser skal være tilstrækkelig klare og præcise til, at sagsøgte kan tilrettelægge sit forsvar, og at Domstolen kan udøve sin kontrol. Det følger heraf, at de væsentlige faktiske og retlige omstændigheder, som et søgsmål støttes på, skal fremgå af selve stævningen på en sammenhængende og forståelig måde (dom af 2.6.2016, Kommissionen mod Nederlandene, C-233/14, EU:C:2016:396, præmis 32 og den deri nævnte retspraksis).
- 40 Domstolen har ligeledes fastslået, at et søgsmål, der anlægges i henhold til artikel 258 TEUF, skal indeholde en sammenhængende og præcis redegørelse for klagepunkterne, således at medlemsstaten og Domstolen har mulighed for at danne sig en klar opfattelse af omfanget af den hævdede tilsidesættelse af EU-retten, hvilket er en nødvendig forudsætning for, at medlemsstaten kan tage

effektivt til genmæle, og at Domstolen kan efterprøve, om det hævdede traktatbrud er begået (dom af 2.6.2016, Kommissionen mod Nederlandene, C-233/14, EU:C:2016:396, præmis 33 og den deri nævnte retspraksis).

- 41 I den konkrete sag – og som påpeget af generaladvokaten i punkt 36 i forslaget til afgørelse – har Kommissionen i stævningen med præcision angivet såvel de EU-retlige bestemmelser, som Forbundsrepublikken Tyskland angiveligt har overtrådt, som de faktiske omstændigheder, der foreholdes denne, nemlig, vedrørende de tre første klagepunkter, forekomsten af de aftaler om overførsel af overskud, der blev indgået mellem DB AG og dets forskellige datterselskaber, og som gav DB AG mulighed for at råde over de overførte overskud til et hvilket som helst formål, uden begrænsning og uafhængigt af deres oprindelse, og, vedrørende det fjerde klagepunkt, den manglende separate omtale i DB Regios regnskaber af de offentlige midler, der blev udbetalt til dette selskabs aktiviteter vedrørende levering af transporttjenester som led i dets offentlige tjenesteopgaver.
- 42 Det må ligeledes fastslås, at hverken formuleringen af Kommissionens stævning i sin helhed eller formuleringen af hvert af de af denne institution fremsatte klagepunkter giver anledning til den tvivl, som Forbundsrepublikken Tyskland har givet udtryk for i forhold til, hvorvidt der er tale om en utilstrækkelig gennemførelse af EU-retten eller en utilstrækkelig gennemførelse af loven eller en ulovlig adfærd i medlemsstatens egenskab af ejer af DB AG.
- 43 Ud over, at Kommissionen allerede i sin begrundede udtalelse udtrykkeligt angav, at Forbundsrepublikken Tyskland syntes at have foretaget en formel gennemførelse af de omtvistede bestemmelser, fremgår det klart af den detaljerede beskrivelse af de aftaler om overførsel af overskud, der blev indgået mellem DB AG og dets forskellige datterselskaber, såvel som af angivelsen af sammensætningen og af overførslen af overskuddene fra DB Netz, fra DB Station & Service og fra DB Energie, at der alene er tale om de interne finansielle relationer i DB-koncernen, som udspringer af disse aftaler, og ikke om nogen ukorrekt gennemførelse af de omhandlede EU-retlige bestemmelser.
- 44 På baggrund af det ovenstående må det konkluderes, at Forbundsrepublikken Tyskland var i stand til at forstå omfanget af de overtrædelser af EU-retten, som blev foreholdt denne medlemsstat.

Sagens retlige grundlag

– Parternes argumenter

- 45 Forbundsrepublikken Tyskland finder, at den foreliggende sag ligeledes skal afvises fra realitetsbehandling, for så vidt som stævningens påstande i denne sag omhandler direktiv 2012/34, hvis gennemførelsesfrist udløb den 16. juni 2015, dvs. efter den dato, der skal tages i betragtning ved vurderingen af, hvorvidt denne medlemsstat har begået det hævdede traktatbrud. Ifølge Forbundsrepublikken Tyskland var alene bestemmelserne i direktiv 91/440 og 2001/14 relevante.
- 46 Kommissionen har i replikken – der blev indgivet efter Rådets offentliggørelse af berigtigelsen af 12. marts 2015, hvorved ophævelsesdatoen for direktiv 91/440 og 2001/14 ikke længere fastsattes til den 15. december 2012, men til den 17. juni 2015 – anmodet Domstolen om om nødvendigt at basere de konstateringer, som denne institution i medfør af direktiv 2012/34 har nedlagt påstand om i punkt 1–4 i stævningens påstande i denne sag, på direktiv 91/440 og 2001/14, der er anført subsidiært i Kommissionens processkrifter.

– *Domstolens bemærkninger*

- 47 På datoen for afgivelsen af den begrundede udtalelse og for anlæggelsen af den foreliggende sag var direktiv 91/440 og 2001/14 udgået af EU's retsorden, efter at de med virkning fra den 15. december 2012 var blevet ophævet ved artikel 65 i direktiv 2012/34.
- 48 Følgelig – og som påpeget af generaladvokaten i punkt 42 i sit forslag til afgørelse – kunne Kommissionen alene henvise til direktiv 2012/34 og støtte det traktatbrudssøgsmål, som den havde anlagt, på dette direktiv.
- 49 Desuden, og som det fremgår af nærværende doms præmis 1, skal det bemærkes, at Kommissionen bl.a. i stævningens påstande i denne sag sørgede for for hvert af de fremsatte klagepunkter at angive ikke blot den omhandlede artikel i direktiv 2012/34, men tillige den tilsvarende bestemmelse i direktiv 91/440 og 2001/14, hvorved den udelukkede enhver usikkerhed om identificeringen af den EU-ret, i forhold til hvilken det skal bedømmes, om der er grundlag for dette søgsmål, eller hvad angår omfanget af det foreholdte traktatbrud (jf. analogt dom af 22.10.2014, Kommissionen mod Nederlandene, C-252/13, EU:C:2014:2312, præmis 35-37).
- 50 Det følger i øvrigt af fast retspraksis, at Kommissionen har adgang til at få en traktatbrudspåstand prøvet for så vidt angår forpligtelser, der har deres oprindelse i en – senere ændret eller ophævet – EU-retsakts oprindelige affattelse, når disse fortsat består i henhold til bestemmelser i en ny EU-retsakt (dom af 19.12.2013, Kommissionen mod Polen, C-281/11, EU:C:2013:855, præmis 37 og den deri nævnte retspraksis). Som angivet af Kommissionen i replikken vedrører dens søgsmål imidlertid udelukkende de bestemmelser i direktiv 2012/34, der allerede var indeholdt i direktiv 91/440 og 2001/14.
- 51 Følgelig bør det foreliggende søgsmål antages til realitetsbehandling i sin helhed.

Realiteten

- 52 Indledningsvis – og henset til offentliggørelsen af berigtigelsen af 12. marts 2015, i henhold til hvilken ophævelsesdatoen for direktiv 91/440 og 2001/14 nu fastsattes til den 17. juni 2015 – skal det bemærkes, at direktiv 91/440 og 2001/14 fandt tidsmæssig anvendelse på den dato, der skal tages i betragtning ved vurderingen af, om der er grundlag for det foreliggende søgsmål (dom af 8.4.2014, Kommissionen mod Ungarn, C-288/12, EU:C:2014:237, præmis 29), nemlig den 21. august 2013, hvor den frist, der var fastsat i den begrundede udtalelse, udløb.
- 53 Følgelig skal spørgsmålet, om der er grundlag for det foreliggende søgsmål for det første og det andet klagepunkt, vurderes på grundlag af artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440, for det tredje klagepunkt vurderes på grundlag af artikel 7, stk. 1, i direktiv 2001/14, og for det fjerde klagepunkt vurderes på grundlag af artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440, sammenholdt med de kombinerede bestemmelser i artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007 og i punkt 5 i bilaget til denne forordning.
- 54 Det er i øvrigt i nærværende doms præmis 43 blevet påpeget, at Kommissionen ikke har foreholdt Forbundsrepublikken Tyskland at have foretaget en ukorrekt gennemførelse af de omtvistede direktiver. Der er derfor ikke anledning til at besvare de argumenter, som denne medlemsstat har anført i denne henseende under sin indsigelse mod det første, det andet og det tredje klagepunkt.

Det andet klagepunkt om, at der er sket en tilsidesættelse af artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440, eftersom regnskabsføringen for de datterselskaber til DB AG, der har ansvaret for driften af jernbaneinfrastrukturer, ikke muliggør en overvågning af forbuddet mod at overføre offentlige midler, der ydes til jernbaneinfrastrukturen, til jerntransporttjenester

– Parternes argumenter

- 55 Med sit andet klagepunkt, hvis rigtighed indledningsvis skal vurderes, har Kommissionen kritiseret Forbundsrepublikken Tyskland for, at de nærmere regler for regnskabsføringen for de datterselskaber til DB-koncernen, der driver jernbaneinfrastrukturer, i strid med artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 ikke muliggør en overvågning af forbuddet mod at overføre offentlige midler, der bevilges med henblik på drift af jernbaneinfrastrukturen, til jerntransporttjenester.
- 56 Eftersom de offentlige midler, der anvendes til at erhverve formueaktiver fra infrastrukturforvalterne, hverken er angivet i deres driftsregnskaber eller i deres balance, giver dette således ifølge Kommissionen ikke mulighed for at få kendskab til, hvilke dele af disse forvalteres overskud – som i henhold til de omtvistede aftaler om overførsel af overskud kan overføres til DB AG – der hidrører fra offentlige midler, eller for at fordele overskuddene mellem aktiviteterne vedrørende jernbaneinfrastrukturforvaltning og øvrige aktiviteter hos de nævnte forvaltere. Derved kan DB AG efter forgodtbefindende anvende de udifferentierede overskud fra sine jernbaneinfrastrukturforvaltende datterselskaber, som dette administrerende holdingselskab kan få overført.
- 57 Forbundsrepublikken Tyskland har i denne forbindelse i det væsentlige gjort gældende, at Kommissionen har foretaget en urigtig fortolkning af den omtvistede bestemmelse, da den med urette har sidestillet »balance« og »regnskabsføring«, og da det deri indeholdte krav om gennemsigtighed ikke nødvendiggør, at de offentlige midler fremgår af virksomhedens eksterne regnskabsføring, dvs. balancen, resultatopgørelsen eller aktivitetsrapporten. Bestemmelsen kræver alene en regnskabsmæssig adskillelse af transportvirksomhederne og infrastrukturvirksomhederne, hvilket krav er opfyldt i det foreliggende tilfælde, idet DB Netz, DB Station & Service og DB Energie er juridisk selvstændige og ikke leverer transportydelser. Denne bestemmelse har således ikke til formål at kontrollere, at midlerne anvendes i overensstemmelse med deres allokering, men udelukkende at sikre en rimelig og ikke-diskriminerende adgang til infrastrukturen.
- 58 Ifølge Forbundsrepublikken Tyskland indeholder den nævnte bestemmelse ikke noget krav, der er mere vidtgående og specifikt end kravet om en bog- og regnskabsføring, der muliggør en kontrol af overholdelsen af overførselsforbuddet. Denne begrænsede forpligtelse bekræftes af Kommissionens vilje, i forbindelse med den af denne institution fremsatte fjerde jernbanepakke, til at udvide adskillelsen af infrastrukturforvalteres og transportvirksomheders finansielle kredsløb.
- 59 I øvrigt har denne medlemsstat tilføjet, at selskaberne i DB-koncernen hvert år fører og offentliggør særskilte driftsregnskaber og balancer for dels de aktiviteter, der vedrører jernbanevirksomheders levering af transporttjenester, dels de aktiviteter, der vedrører forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.
- 60 Endelig har Forbundsrepublikken Tyskland tilføjet, at det forhold, at de offentlige midler ikke figurerer på balancens aktivside, ikke betyder, at de ikke er blevet registreret i intern regnskabsmæssig henseende.

– Domstolens bemærkninger

- 61 Hvad angår artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440, læst i lyset af bl.a. fjerde betragtning til dette direktiv, skal det bemærkes, at denne bestemmelse – som angivet i overskriften til det afsnit, som den indgår i – har til formål at sikre en adskillelse mellem jernbaneinfrastrukturforvaltning og

jernbanetransportvirksomhed, således at de nævnte aktiviteter kan forvaltes separat, men tillige således at statsstøtte, der udbetales til den ene af disse to aktiviteter, ikke gennem krydssubsidieringer kan overføres fra den ene til den anden.

- 62 Artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 foreskriver i dette øjemed, at der skal føres separate driftsregnskaber og separate balancer dels for de aktiviteter, der vedrører jernbanevirksomheders levering af transporttjenester, dels for de aktiviteter, der vedrører forvaltning af jernbaneinfrastrukturen. Hvad nærmere bestemt angår den regnskabsmæssige behandling af statsstøtte præciserer bestemmelsen, at denne skal muliggøre, at forbuddet mod at overføre støtten kommer til udtryk heri.
- 63 Denne artikel foreskriver ligeledes, at der skal offentliggøres regnskaber for de to aktiviteter inden for jernbaneinfrastrukturforvaltning og inden for jernbanetransporttjenester.
- 64 Det følger heraf, at EU-lovgiver særligt hvad angår statsstøtte har ønsket at pålægge de virksomheder, der leverer jernbanetransporttjenester og forvalter jernbaneinfrastrukturer, ikke blot at opføre denne støtte i regnskaberne – hvilket kan muliggøre en regnskabsmæssig overvågning af støtten – men tillige at offentliggøre disse regnskaber for navnlig at sikre offentlighed omkring de oplysninger, der angår den nævnte støtte, hvilken offentlighed skal give grundlag for en objektiv efterprøvelse af, at der ikke sker krydssubsidieringer mellem jernbaneinfrastrukturforvaltningsaktiviteterne og jernbanetransportaktiviteterne.
- 65 Artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 forfølger således ikke blot et formål om præcis regnskabsmæssig behandling, som nærmere bestemt gør det muligt at identificere den af jernbanevirksomhederne modtagne statsstøtte, men tillige et formål om ekstern gennemsigtighed omkring anvendelsen af denne støtte.
- 66 Som påpeget af generaladvokaten i punkt 65, 68 og 71 i forslaget til afgørelse, har EU-lovgiver med brugen af formuleringen »kommer til udtryk« i denne bestemmelse ønsket, at der skal være mulighed for kontrol med forbuddet mod overførsel af statsstøtte fra én aktivitet til en anden, hvilken kontrol ville være vanskelig at gennemføre uden den regnskabsmæssige gennemsigtighed omkring jernbanevirksomhederne, som gør det muligt at opdage krydssubsidieringer, hvilket har været en konstant målsætning med EU's skiftende regelsæt om jernbanetransport, det være sig i forbindelse med Rådets forordning (EØF) nr. 2830/77 af 12. december 1977 om foranstaltninger, der er nødvendige for at gøre jernbanevirksomhedernes bogføring og årsregnskaber sammenlignelige (EFT 1977, L 334, s. 13), i forbindelse med direktiv 91/440 eller i forbindelse med direktiv 2001/12.
- 67 Det skal i denne henseende bemærkes, at artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440 i forhold til de jernbanevirksomheder, der leverer passager- og godstransporttjenester, fastsætter regnskabs- og offentliggørelsesforpligtelser svarende til dem, der er anført i artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440, med eksplicit henvisning – som det fremgår af niende betragtning til direktiv 2001/12 – til kravet om gennemsigtighed i de finansielle forhold, herunder enhver form for finansiell kompensation eller statsstøtte.
- 68 Følgelig og i modsætning til, hvad Forbundsrepublikken Tyskland har hævdet, kan artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 ikke fortolkes således, at den begrænser jernbanevirksomhedernes forpligtelse til blot at opføre statsstøtte, som de modtager, i deres regnskab, og dette selv om en sådan opførelse – i forhold til disse selskabers interne regnskabsføring – vil give mulighed for at foretage en overvågning af forbuddet mod overførsler af denne støtte.
- 69 I den foreliggende sag og som anerkendt af denne medlemsstat fremgår den statsstøtte, som DB AG's datterselskaber har modtaget – og som Kommissionen ikke har hævdet ikke rent faktisk er blevet opført i deres bogføring – imidlertid ikke af regnskaberne for DB AG's datterselskaber. Denne undladelse gør det, som anført af Kommissionen, umuligt at afgøre, i hvilken udstrækning de

overskud, der er blevet overført fra infrastrukturforvalterne til DB AG, indeholder en sådan støtte, samt at opfylde det krav om regnskabsmæssig gennemsigtighed, der er henvist til i nærværende doms præmis 66.

- 70 Følgelig har Forbundsrepublikken Tyskland tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 ved ikke at have truffet alle de nødvendige foranstaltninger for, at de nærmere regler for regnskabsføring kan muliggøre en overvågning af forbuddet mod at overføre offentlige midler, der ydes til driften af jernbaneinfrastrukturen, til transporttjenester.
- 71 Det andet klagepunkt må derfor tages til følge.

Det første klagepunkt om, at der er sket en tilsidesættelse af artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440, eftersom aftalerne om overførsel af overskud gør det muligt at finansiere jernbanetjenester med midler, der er forbeholdt jernbaneinfrastrukturen

– Parternes argumenter

- 72 Med sit første klagepunkt har Kommissionen foreholdt Forbundsrepublikken Tyskland at acceptere et system med aftaler om overførsel af overskud, som i strid med artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 gør det muligt at overføre offentlige midler, der er blevet ydet til driften af jernbaneinfrastrukturen, til jernbanetransportaktiviteter.
- 73 De overskud, der blev indtjent af DB AG's datterselskaber på infrastrukturmarkederne og overført til dette administrerende holdingselskab i henhold til aftalerne om overførsel af overskud, blev ifølge Kommissionen anvendt til aktiviteter vedrørende levering af transporttjenester, og det uafhængigt af overskuddenes oprindelse, og følgelig selv om de stammede fra offentlige midler, der var blevet udbetalt til infrastrukturforvaltningsformål.
- 74 Kommissionen har i denne forbindelse henvist til dækningen af tab hos selskaber i DB-koncernen, der udbyder transporttjenester, såsom DB Schenker Rail i løbet af 2009 og 2010. Den har ligeledes henvist til finansieringen af DB-koncernens erhvervelser af andre transportvirksomheder samt forbedringen af denne koncerns solvens i sin helhed. Kommissionen har i denne henseende præciseret, at DB Netz, DB Station & Service og DB Energie alene var overskudsgivende i løbet af perioden fra 2007 til 2011 takket være indtægterne genereret af jernbaneinfrastrukturene og/eller offentlige midler, og at de overførte overskud dermed rummer elementer af støtte som omhandlet i artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440.
- 75 Forbundsrepublikken Tyskland har gjort gældende, dels at dette anbringende er resultatet af en urigtig fortolkning af artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440, dels at den med AEG's § 9 stk. 1b, har foretaget en korrekt gennemførelse af denne bestemmelse.
- 76 Denne medlemsstat finder, at artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 hverken er til hinder for, at datterselskaber genererer overskud, eller at de senere overfører overskuddene til deres moderselskab, eftersom bestemmelsen kun forbyder en overførsel af offentlige midler, der bevilges til jernbaneinfrastrukturen, og ikke af indtægter, som de virksomheder, der varetager forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen, opnår ved den kommercielle drift af denne.
- 77 Kommissionen har i replikken anfægtet den af Forbundsrepublikken Tyskland anlagte fortolkning af artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440. Ifølge denne institution fremgår det af forslaget til direktiv 2001/12, at denne bestemmelse skulle sikre en rimelig og ikke-diskriminerende behandling af alle jernbanevirksomheder, hvilket formål udelukkende kunne nås ved at betragte finansieringen af infrastrukturen i sin helhed, med på den ene side samtlige sine omkostninger og på den anden side de samlede indtægter, dvs. offentlige midler og afgifter for brug af jernbanenettet.

- 78 Kommissionen har tillige anfægtet det argument, ifølge hvilket udtrykket »statsstøtte«, der figurerer i artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440, udelukkende betegner offentlige midler, der bevilges over et offentligt budget og i henhold til et bestemt retsgrundlag. Formålet med denne bestemmelse er at forhindre krydssubsidieringer, og såvel dens ordlyd som forarbejderne bekræfter, at der er tale om offentlige midler som omhandlet i statsstøttereglerne, der benytter den samme terminologi.
- 79 Forbundsrepublikken Tyskland har i duplikken foreholdt Kommissionen ikke at have bevist sine udsagn og har henvist til de kontroller af de omhandlede midler, som Bundesnetzagentur (det føderale agentur for jernbanenettet, Tyskland) og Bundesrechnungshof (den føderale revisionsret, Tyskland) gennemførte forudgående og efterfølgende.
- 80 Den italienske regering har for sin del anført, at artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 begrænser sig til at fastsætte regnskabsregler med henblik på at undgå risikoen for krydssubsidieringer. Denne regering er ligeledes af den opfattelse, at intet er til hinder for, at jernbanenetforvalteren forvalter overskuddene selvstændigt. Den har i denne henseende fremhævet, at Domstolen har anerkendt gyldigheden af holdingvirksomhedsstrukturer, og at Kommissionens fremgangsmåde reducerer graden af ledelsesmæssig selvstændighed for jernbanekoncernerne, hvilket er i modstrid med artikel 4 og 5 i direktiv 91/440.

– *Domstolens bemærkninger*

- 81 Der gælder i henhold til artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 et forbud mod at overføre statsstøtte, der er udbetalt til en jernbaneinfrastrukturforvaltningsaktivitet, til aktiviteter vedrørende levering af jernbanetransport og omvendt.
- 82 En overtrædelse af et sådant forbud forudsætter derfor dels, at der er tale om en overførsel af »statsstøtte«, dels at denne overførsel har gavnet en anden aktivitet end den, som støtten blev tildelt.
- 83 Imidlertid har Kommissionen under det foreliggende klagepunkt under alle omstændigheder ikke i retligt tilstrækkeligt omfang påvist, at aftalerne om overførsel af overskud – selv hvis det lægges til grund, at de kan have givet anledning til en overførsel af statsstøtte, hvilket Forbundsrepublikken Tyskland har bestridt – har ført til de hævdede overførsler af beløb med henblik på deres anvendelse til identificerbare jernbanetransportaktiviteter.
- 84 Ifølge fast retspraksis påhviler det under en traktatbrudssag i henhold til artikel 258 TEUF Kommissionen at godtgøre, at det hævdede traktatbrud foreligger, og at fremføre de omstændigheder, som er nødvendige for, at Domstolen kan efterprøve, om dette traktatbrud foreligger, uden at Kommissionen kan påberåbe sig nogen formodning herfor (jf. i denne retning dom af 22.11.2012, Kommissionen mod Tyskland, C-600/10, ikke trykt i Sml., EU:C:2012:737, præmis 13, og af 10.11.2016, Kommissionen mod Grækenland, C-504/14, EU:C:2016:847, præmis 111 og den deri nævnte retspraksis).
- 85 Det må i den foreliggende sag fastslås, at de af Kommissionen fremlagte beviser vedrørende de omtvistede faktiske omstændigheder – dvs. anvendelsen af de overskud, der er blevet overført som led i aftalerne om overførsel af overskud, til at finansiere jernbanetransporttjenester med midler forbeholdt jernbaneinfrastrukturen – er mangelfuldt dokumenterede eller endog udokumenterede og i det væsentlige har karakter af indicier.
- 86 Hvad for det første angår de oplysninger, der er fremlagt til støtte for udsagnet om overførsler af overskud, som skulle kompensere for transportoperatøren DB Schenker Rails underskud for 2009 og 2010, har Kommissionen begrænset sig til, under henvisning til sin begrundede udtalelse, at angive, at infrastrukturforvaltningsselskaber i DB-koncernen har genereret overskud, og at DB AG samtidigt

har dækket tab lidt af selskaber i DB-koncernen, der har udført jernbanetransport, uden dog af den grund at dokumentere, at de til denne transport anvendte beløb havde deres oprindelse i beløb, der stammede fra et eller flere selskaber i DB-koncernen med ansvar for infrastrukturforvaltningen.

- 87 Hvad dernæst angår de oplysninger, der er fremlagt til støtte for udsagnet om overførsler af overskud, som gjorde det muligt for DB AG at finansiere erhvervelsen af virksomheder på transportområdet, har Kommissionen ikke i sine processkrifter identificeret de pågældende virksomheder, idet den har begrænset sig til i den anledning at henvise til sin begrundede udtalelse, hvilken udtalelse ikke har tilført nogen anden oplysning end disse virksomheders officielle navne og under alle omstændigheder ikke nogen oplysninger om beløbene for erhvervelserne og metoderne til finansieringen af disse.
- 88 Hvad ydermere angår de oplysninger, der er fremlagt til støtte for udsagnet om overførsler af overskud, som gjorde det muligt at forbedre DB-koncernens rentabilitet og solvens, har Kommissionen nøjedes med at henvise til kortfattede omtaler indeholdt i rapporter fra kreditvurderingsbureauer, der har ringe bevisværdi på dette punkt.
- 89 Hvad endelig angår udsagnet om overførsler af overskud fra DB Netz, fra DB Station & Service eller fra DB Energie har Kommissionen begrænset sig til at hævde, at overskuddene fra disse selskaber – som denne institution, uden noget konkret bevis i denne henseende, finder blev indtjent udelukkende takket være indtægter genereret af brugen af infrastrukturen og offentlige midler – blev overført til DB AG i medfør af aftalerne om overførsel af overskud, men institutionen er ikke fremkommet med nogen oplysning, der giver grundlag for at fastslå, at disse overskud efterfølgende blev afsat til finansieringen af jernbanetransportaktiviteter.
- 90 Følgelig – og uden at det er fornødent at vurdere, om de af Kommissionen anførte overførsler af overskud skal kvalificeres som overførsler af »støtte« som omhandlet i artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 – må det konstateres, at Domstolen ikke råder over tilstrækkelige oplysninger, der giver grundlag for at fastslå, at de omtvistede aftaler om overførsel af overskud gjorde det muligt at finansiere jernbanetransporttjenester med midler forbeholdt jernbaneinfrastrukturen, og at Forbundsrepublikken Tyskland derfor har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440.
- 91 Følgelig må Kommissionens første klagepunkt forkastes.

Det tredje klagepunkt om, at der er sket en tilsidesættelse af artikel 7, stk. 1, i direktiv 2001/14, eftersom afgifterne for brug af jernbaneinfrastrukturen gennem aftalerne om overførsel af overskud inden for DB-koncernen anvendes til andre formål end finansieringen af jernbaneinfrastrukturforvalterens aktiviteter

– *Parternes argumenter*

- 92 Kommissionen har med sit tredje klagepunkt kritiseret Forbundsrepublikken Tyskland for, at afgifterne for brug af jernbaneinfrastrukturen gennem aftalerne om overførsel af overskud inden for DB-koncernen i strid med artikel 7, stk. 1, i direktiv 2001/14 anvendes til andre formål end finansieringen af jernbaneinfrastrukturforvalterens aktiviteter.
- 93 Kommissionen har i denne forbindelse gjort gældende, at de overførsler af overskud fra infrastrukturforvalterne til DB AG, der er fastsat i aftalerne om overførsel af overskud, betyder, at de afgifter, der betales for brug af infrastrukturen, ikke bliver anvendt af infrastrukturforvalteren til dennes således definerede aktiviteter. Det forholder sig i det mindste således i de tilfælde, hvor der ikke ville være blevet genereret noget overskud uden afgift, som det er tilfældet med DB Netz, med

DB Station & Service og med DB Energie. I denne situation er Kommissionen af den opfattelse, at det er klart, at afgifter fratages infrastrukturforvalteren og kan anvendes til andre formål end dennes aktiviteter.

- 94 Forbundsrepublikken Tyskland har, støttet af Den Italienske Republik, anført, at artikel 6, stk. 1, artikel 7, stk. 1, første afsnit, og artikel 8, stk. 1, i direktiv 2001/14 set ud fra et systematisk synspunkt tillader, at infrastrukturforvalterne opnår en vis forrentning, der indgår som en integreret del af de afgifter, der skal opkræves. Endvidere regulerer ingen bestemmelse i dette direktiv anvendelsen af de overskud, der er opnået af infrastrukturforvalterne, som kan overføre dem til deres moderselskab helt efter deres eget skøn.
- 95 Som følge heraf er direktiv 2001/14 ikke til hinder for en overførsel af overskud, der er indtjent takket være afgifter for brug af jernbaneinfrastrukturen, som beregnes på grundlag af en passende forrentning af egenkapitalen. AEG's § 14, stk. 4, første punktum, bestemmer desuden, at infrastrukturafgifterne skal beregnes på en sådan måde, at de dækker de af jernbaneinfrastrukturforvalteren afholdte omkostninger, og at der hertil kan lægges en forrentning, hvis markedet kan bære det. Det overskud, der genereres herved, medfører i modsætning til Kommissionens opfattelse ikke et finansieringsgab for denne infrastruktur.
- 96 Endelig understøttes denne fortolkning af et ændringsforslag, som Kommissionen for nyligt har udarbejdet inden for rammerne af den fjerde jernbanepakke, og ifølge hvilket det ikke kræves, at indtægter fra brugen af jernbaneinfrastrukturen nødvendigvis afsættes til driften eller vedligeholdelsen af jernbanesporene.
- 97 Kommissionen har i replikken fremhævet, at artikel 6 i direktiv 2001/14 kan forklares med den metode til beregning af infrastrukturafgifterne, som normalt anvendes under hensyn til de direkte omkostninger, og med det kroniske underskud, som de forvaltende virksomheder udsættes for, såfremt de offentlige myndigheder ikke – det være sig blot delvist – bærer omkostningerne til jernbaneinfrastrukturen. Under disse omstændigheder forpligter artikel 6 i direktiv 2001/14 medlemsstaterne til at påtage sig deres økonomiske ansvar over for forvalterne af en sådan infrastruktur og til at skabe balance på deres budgetter.
- 98 Kommissionen har i øvrigt henvist til en udtalelse fra Bundesrat (det føderale råd, Tyskland), som understøtter dens synspunkt og viser den negative indvirkning af aftalerne om overdragelse af overskud, samt til ikrafttrædelsen den 1. januar 2015 af LuFV II, der tager sigte på at imødekomme denne bekymring fra Bundesrat (det føderale råd) ved at bestemme, at jernbaneinfrastrukturforvalternes overskud skal overføres direkte til forbundsstaten, for at denne kan investere dem i disse infrastrukturer.
- 99 Den tyske regering har i duplikken anerkendt, at de midler, som DB Netz overfører til DB AG, helt eller delvist hidrører fra de indtægter, der genereres af brugen af jernbanekanaler, men har anført, at disse midler taber deres kvalificering som afgifter for brug af jernbaneinfrastrukturen senest på den dato, hvor de bliver korrekt opkrævet af DB Netz som vederlag for tildelingen af brugen af disse kanaler, og hvor de er blevet afsat til finansieringen af de pågældende aktiviteter.

– Domstolens bemærkninger

- 100 Det følger af artikel 7, stk. 1, i direktiv 2001/14, at afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur betales til infrastrukturforvalteren og anvendes til at finansiere dennes virksomhed.

- 101 Kommissionen har med sit tredje klagepunkt i det væsentlige gjort gældende, at det er i strid med denne bestemmelse, at jernbaneinfrastrukturforvalterne i DB-koncernen systematisk frigør overskud, som herefter og i medfør af de omtvistede aftaler om overførsel af overskud kan overføres til DB AG, hvilket således fører til, at beløb hidrørende fra infrastrukturafgifter kan anvendes af DB AG til andre formål end finansieringen af de nævnte jernbaneinfrastrukturforvalteres aktiviteter.
- 102 Under disse omstændigheder forudsætter en overtrædelse fra Forbundsrepublikken Tysklands side af sine forpligtelser i henhold til artikel 7, stk. 1, i direktiv 2001/14, at Kommissionen beviser, dels at de nævnte overskud i det mindste delvist stammer fra infrastrukturafgifter i denne bestemmelses forstand for at kunne sidestilles med disse, dels at disse overskud rent faktisk er blevet anvendt til andre formål end finansieringen af de omhandlede infrastrukturforvalteres aktiviteter.
- 103 Det må konstateres, at Kommissionen under alle omstændigheder ikke i retligt tilstrækkeligt omfang har bevist, at overskud, der helt eller delvist hidrører fra jernbaneinfrastrukturforvalterne i DB-koncernen, og som har deres oprindelse i infrastrukturafgifter, rent faktisk er blevet anvendt til andre formål end finansieringen af deres aktiviteter.
- 104 Det er i denne henseende allerede blevet påpeget i nærværende doms præmis 84, at det påhviler Kommissionen at godtgøre, at det hævdede traktatbrud foreligger.
- 105 Ud over, at Kommissionen kun ved implicit henvisning har identificeret de infrastrukturforvaltere, hvis overskud som følge af aftalerne om overførsel af overskud skulle være blevet anvendt til andet end deres formål, fremgår det imidlertid af de processkrifter fra denne institution, som der er henvist til i nærværende doms præmis 93, at Kommissionen i det væsentlige støtter sit ræsonnement på det forhold, at overførslen af overskud fra infrastrukturforvalterne i DB-koncernen til DB AG nødvendigvis indebærer en anvendelse til andre formål end dem, der er foreskrevet i artikel 6, stk. 1, i direktiv 2001/14. Kommissionen har dog selv angivet, at den nævnte automatik kun er godtgjort i visse situationer, nemlig hvor der ikke ville være blevet genereret noget overskud uden afgift.
- 106 Det skal i øvrigt i den anledning bemærkes, at en overførsel af overskud fra en jernbaneinfrastrukturforvalter til en tredjepartsenhed sandsynligvis ikke nødvendigvis indebærer, at de pågældende ressourcer anvendes til andre formål end finansieringen af den nævnte forvalters infrastrukturaktiviteter, således som det kan illustreres af den mekanisme, der følger af LuFV II, og som skaber et lukket finansieringskredsløb for overskuddene fra infrastrukturforvaltningen, som overføres i deres helhed til forbundsstaten, inden de som sådanne geninvesteres i den nævnte infrastruktur.
- 107 Følgelig tilkom det Kommissionen med større præcision at identificere de faktuelle forhold, der talte til støtte for det tredje klagepunkt.
- 108 I øvrigt – og hvad nærmere bestemt angår de overskud, der blev opnået for 2009 og overført af DB Netz til DB AG – skal det bemærkes, at Forbundsrepublikken Tyskland materielt har bestridt, at de til DB AG overførte overskud havde deres oprindelse i infrastrukturafgifter, idet denne medlemsstat har anført, at det følger af DB Netz' aktivitetsrapport, at disse overskud hovedsageligt stammede fra opløsning af reserver til salg af ejendomme. Kommissionen har imidlertid på ingen måde anfægtet denne forklaring, idet den alene har konstateret, at Forbundsrepublikken Tyskland ikke bestred de øvrige omhandlede situationer.
- 109 Uden at det er fornødent at vurdere, hvorvidt overskud, der er blevet genereret af jernbaneinfrastrukturforvaltere og overført til tredjepartsenheder, kan sidestilles med infrastrukturafgifter med henblik på anvendelsen af artikel 7, stk. 1, i direktiv 2001/14 – hvilket Forbundsrepublikken Tyskland har bestridt – skal det følgelig fastslås, at Kommissionen ikke i retligt

tilstrækkeligt omfang har bevist, at de anførte overskud, der helt eller delvist hidrørte fra infrastrukturforvaltere i DB-koncernen, havde deres oprindelse i infrastrukturafgifter eller blev afsat til andre anvendelser end finansieringen af de til disse forvaltere betroede jernbaneinfrastrukturer.

110 Følgelig må det tredje klagepunkt forkastes.

Det fjerde klagepunkt om, at der er sket en tilsidesættelse af artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440 og af bestemmelsen i artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007, sammenholdt med bestemmelsen i punkt 5 i bilaget til denne forordning, eftersom de offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med passagertransporttjenester som led i de offentlige tjenesteopgaver, ikke figurerer særskilt i DB Regios regnskaber

– Parternes argumenter

- 111 Kommissionen har med sit fjerde klagepunkt foreholdt Forbundsrepublikken Tyskland, at de offentlige midler, der udbetales til DB Regio for aktiviteter i forbindelse med passagertransporttjenester som led i de offentlige tjenesteopgaver, ikke fremgår særskilt, aftale for aftale, i dette selskabs regnskaber, i modsætning til, hvad der er foreskrevet i artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440 og artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007, sammenholdt med punkt 5, sidste led, i bilaget til denne forordning.
- 112 Ifølge Kommissionen er kompensationerne for offentlig tjeneste og indtægterne fra billetsalgene udelukkende angivet i form af samlede eller kumulerede beløb for alle de leverede tjenester, og det er derfor umuligt at efterprøve, om de tildelte kompensationer i hvert enkelt tilfælde er uforholdsmæssigt store, med henblik på at påvise eventuelle krydssubsidieringer.
- 113 Med hensyn til artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440 har Forbundsrepublikken Tyskland anført, at DB Regio i sin egenskab af regional transporttjenesteoperatør ifølge dette direktivs artikel 2, stk. 2, ikke falder ind under denne bestemmelses anvendelsesområde. Denne konklusion følger af artikel 3 i direktiv 91/440, som definerer »regional transport« som »transportydelser til opfyldelse af en regions transportbehov«.
- 114 Hvad angår overtrædelsen af artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007 har Forbundsrepublikken Tyskland fortolket punkt 5 i bilaget til denne forordning således, at det alene kræver en særskilt angivelse af aftalerne i regnskaberne i det tilfælde, hvor en operatør både udøver kompenserede aktiviteter i henhold til reglerne om offentlige tjenesteforpligtelser og andre aktiviteter. Dette er ikke tilfældet med DB Regio, som udelukkende leverer transporttjenester som led i offentlige tjenesteopgaver.
- 115 Kommissionen har i denne forbindelse anerkendt, at punkt 5 i det nævnte bilag ikke eksplicit omtaler en enkeltvis vurdering via individualiserede aftaler i regnskaberne. Denne institution er dog af den opfattelse, at denne forpligtelse følger af hele den omhandlede lovgivning såvel som af det af denne forfulgte formål og nærmere bestemt af de sammenholdte bestemmelser i punkt 2 og 5 i bilaget til forordning nr. 1370/2007.
- 116 Hvad angår den hævdede overtrædelse af artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007 har Forbundsrepublikken Tyskland i duplikken præciseret, at formålet med punkt 5 i det nævnte bilag ikke er at undgå krydssubsidieringer mellem de forskellige offentlige tjenesteaftaler, men mellem de kompenserede aftaler og de ikke-kompenserede aftaler.
- 117 Den italienske regering har til støtte for Forbundsrepublikken Tyskland anført, at ingen af de omhandlede bestemmelser kræver en separat offentliggørelse af hver enkelt aftale om levering af transporttjenester som led i de offentlige tjenesteopgaver.

– Domstolens bemærkninger

- 118 Ifølge artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440 skal midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med passagerbefordring som led i offentlig tjeneste, figurere særskilt i regnskaber svarende til driftsregnskaber og balancer, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med anden transportform eller anden form for aktivitet.
- 119 Når en offentlig tjenesteoperatør varetager ikke blot kompenserede tjenester, der er undergivet offentlige transporttjenesteforpligtelser, men tillige andre aktiviteter, opstiller artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007, sammenholdt med punkt 5, første og sidste led, i bilaget til denne forordning – for at opnå større gennemsigtighed og undgå krydssubsidiering – visse regnskabsmæssige minimumskrav til en sådan operatør. Denne skal bl.a. påse, at regnskabet for hver af vedkommendes driftsaktiviteter føres særskilt, og at der i omkostningerne til offentlig trafikbetjening sker modregning af driftsindtægter og betalinger fra offentlige myndigheder, og indtægter må ikke overføres til andre af de aktivitetsområder, som operatøren af offentlig trafikbetjening har.
- 120 Kommissionen har på grundlag af disse to bestemmelser foreholdt Forbundsrepublikken Tyskland at have tilsidesat sine forpligtelser, eftersom DB Regios regnskaber kun samlet viser de midler, der er blevet udbetalt til aktiviteter i forbindelse med passagerbefordring som led i dette selskabs offentlige tjenesteopgaver, og ikke, som de nævnte bestemmelser kræver, aftale for aftale, hvilket således forhindrer opdagelsen af eventuelle krydssubsidieringer.
- 121 Forbundsrepublikken Tyskland har bestridt, at der er grundlag for det fjerde klagepunkt, med den begrundelse, dels at direktiv 91/440 ikke er anvendeligt på DB Regio, dels at dette klagepunkt er baseret på en urigtig fortolkning af de pågældende bestemmelser.
- 122 Det skal derfor i første omgang vurderes, hvorvidt direktiv 91/440 rent faktisk finder anvendelse på DB Regio, henset til dette direktivs artikel 2, stk. 2, som udelukker jernbanevirksomheder, hvis aktiviteter kun omfatter byer og forstæder samt regional transport, fra sit anvendelsesområde.
- 123 Kommissionen har i denne henseende – som påpeget af generaladvokaten i punkt 138 i forslaget til afgørelse – i sine processkrifter henvist til den af DB Regio offentliggjorte årsrapport 2013, hvoraf det klart fremgår, at dette selskab samler ikke blot alle aktiviteter tilknyttet den regionale trafik i DB-koncernen, men tillige aktiviteterne tilknyttet trafikken mellem Tyskland og nabolandene.
- 124 Det fremgår derfor klart af dette dokument, som DB Regio selv har offentliggjort, og navnlig af omtalen af den internationale del af selskabets aktivitet, at dette selskab ikke begrænser sin aktivitet til alene den by- og forstads- samt regionaltransport, der er omfattet af artikel 2, stk. 2, i direktiv 91/440.
- 125 Følgelig kan denne bestemmelse ikke påberåbes af Forbundsrepublikken Tyskland med henblik på at udelukke anvendeligheden af direktiv 91/440 på DB Regios regnskabsmæssige situation.
- 126 Det skal i anden omgang vurderes, hvorvidt Kommissionen med føje kan foreholde denne medlemsstat – det være sig i medfør af artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440 eller i medfør af artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007, sammenholdt med punkt 5 i bilaget til denne forordning – at DB Regio ikke i sin bogføring individualiseret og aftale for aftale har angivet de offentlige midler, der er blevet udbetalt til de aktiviteter, der vedrører leveringen af passagertransporttjenester som led i selskabets offentlige tjenesteopgaver.

- 127 Det skal i denne forbindelse fastslås, at det ikke fremgår af ordlyden af nogen af disse to bestemmelser, at operatører af passagertransporttjenester med jernbane, der både varetager kompenserede aktiviteter, som er undergivet offentlige tjenesteforpligtelser, og andre aktiviteter, skulle være forpligtet til i deres årsregnskaber, individualiseret og aftale for aftale, at identificere de offentlige midler, der er modtaget på grundlag af deres offentlige tjenesteaktivitet.
- 128 Tværtimod pålægger disse to bestemmelser alene sådanne operatører en forpligtelse til regnskabsmæssig adskillelse af deres forskellige aktivitetsdele.
- 129 I forhold til bogføring af de midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med passagerbefordring som led i offentlig tjeneste, kræver artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440 således en adskillelse af på den ene side deres passagertransportaktiviteter, der varetages som led i disse offentlige tjenesteforpligtelser, og på den anden side deres øvrige aktiviteter, herunder de øvrige transporttjenester. Artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007, sammenholdt med punkt 5 i bilaget til denne forordning, kræver for sin del en regnskabsmæssig adskillelse mellem offentlige transportaktiviteter, der er, henholdsvis ikke er, genstand for kompensationer for offentlige tjenesteforpligtelser.
- 130 Det er dette samme krav om regnskabsmæssig adskillelse af aktivitetsdelene, der styrer artikel 6 i direktiv 91/440 hvad angår bogføringen af aktiviteterne vedrørende levering af jernbanetransporttjenester og aktiviteterne vedrørende jernbaneinfrastrukturforvaltning.
- 131 I konsekvens heraf, og som påpeget af generaladvokaten i punkt 146 og 153 i forslaget til afgørelse, kan den af Kommissionen anførte fortolkning, ifølge hvilken virksomhederne skulle være forpligtet til i deres årsregnskaber, individualiseret og aftale for aftale, at identificere de offentlige midler, der er modtaget på grundlag af deres offentlige tjenesteaktiviteter, hverken udledes af artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440 eller af artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007, sammenholdt med punkt 5 i bilaget til denne forordning.
- 132 Denne konklusion kan i denne forbindelse ikke ændres af det forhold, at punkt 5, sidste led, i bilaget til forordning nr. 1370/2007 bestemmer, at offentlige tjenesteoperatørers bogføring ikke må muliggøre en overførsel af indtægter fra en offentlig tjeneste til et andet aktivitetsområde, som disse operatører har, eller af det forhold, at en forpligtelse som den af Kommissionen opstillede måtte være egnet til at sikre en større gennemsigtighed i de omhandlede virksomheders aktivitet, hvilket således kunne give mulighed for at opdage eventuelle krydssubsidieringer.
- 133 Således kan hverken en henvisning til den effektive virkning af artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440 eller den omstændighed, at punkt 5, sidste led, i bilaget til forordning nr. 1370/2007 har en meget generel rækkevidde og er uden nærmere praktiske gennemførelsesregler, i sig selv skabe en konkret forpligtelse for medlemsstaterne såsom den af Kommissionen anførte.
- 134 Forbundsrepublikken Tyskland kan således ikke foreholdes at have tilladt, at DB Regios regnskaber kun samlet viser de midler, der er blevet udbetalt til aktiviteter i forbindelse med passagerbefordring som led i dette selskabs offentlig tjenesteopgaver.
- 135 Følgelig må det fjerde klagepunkt om, at der er sket en tilsidesættelse af artikel 9, stk. 4, i direktiv 91/440 og af bestemmelsen i artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007, sammenholdt med bestemmelsen i punkt 5 i bilaget til denne forordning, forkastes som ugrundet.
- 136 På grundlag af ovenstående betragtninger skal det fastslås, at Forbundsrepublikken Tyskland har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 6, stk. 1, i direktiv 91/440 ved ikke at have truffet alle de nødvendige foranstaltninger for, at de nærmere regler for regnskabsføring kan muliggøre en overvågning af forbuddet mod at overføre offentlige midler, der ydes til driften af jernbaneinfrastrukturen, til transporttjenester.

Sagsomkostninger

- ¹³⁷ I henhold til artikel 138, stk. 3, i Domstolens procesreglement kan Domstolen fordele sagsomkostningerne eller bestemme, at hver part skal bære sine egne omkostninger, hvis parterne henholdsvis taber eller vinder på et eller flere punkter. Da Kommissionen kun delvist har fået medhold i sine påstande, bør hver part bære sine egne omkostninger.
- ¹³⁸ I henhold til procesreglementets artikel 140, stk. 1, bærer medlemsstater, der er indtrådt i en sag, deres egne omkostninger. I medfør af denne bestemmelse bærer Den Italienske Republik og Republikken Letland deres egne omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Tredje Afdeling):

- 1) **Forbundsrepublikken Tyskland har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 6, stk. 1, i Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001, ved ikke at have truffet alle de nødvendige foranstaltninger for, at de nærmere regler for regnskabsføring kan muliggøre en overvågning af forbuddet mod at overføre offentlige midler, der ydes til driften af jernbaneinfrastrukturen, til transporttjenester.**
- 2) **I øvrigt frifindes Forbundsrepublikken Tyskland.**
- 3) **Europa-Kommissionen, Forbundsrepublikken Tyskland, Den Italienske Republik og Republikken Letland bærer hver deres egne omkostninger.**

Underskrifter