



## Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 28ης Ιουνίου 2017\*

«Παράβαση κράτους μέλους — Ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων — Οδηγία 91/440/ΕΟΚ — Άρθρο 6, παράγραφος 1 — Όμιλος Deutsche Bahn — Συμφωνίες εκχωρήσεως κερδών — Απαγόρευση μεταφοράς στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών των κρατικών ενισχύσεων που χορηγούνται για την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής — Υποχρεώσεις λογιστικής καταχώρισεως — Οδηγία 91/440/ΕΟΚ — Άρθρο 9, παράγραφος 4 — Κανονισμός (ΕΚ) 1370/2007 — Άρθρο 6, παράγραφος 1 — Σημείο 5 του παραρτήματος — Υποχρεώσεις λογιστικής καταχώρισεως — Ανά σύμβαση καταχώριση των κρατικών ενισχύσεων που χορηγούνται για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας»

Στην υπόθεση C-482/14,

με αντικείμενο προσφυγή του άρθρου 258 ΣΛΕΕ λόγω παραβάσεως, η οποία ασκήθηκε στις 30 Οκτωβρίου 2014,

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, εκπροσωπούμενη από τους W. Mölls και T. Maxian Rusche καθώς και από την J. Hottiaux,

προσφεύγουσα,

κατά

**Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας**, εκπροσωπούμενης από τους T. Henze και J. Möller, επικουρούμενους από τον R. Van der Hout, advocaat,

καθής,

υποστηριζόμενης από τις:

**Ιταλική Δημοκρατία**, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον S. Fiorentino, avvocato dello Stato,

**Δημοκρατία της Λεττονίας**, εκπροσωπούμενη από την I. Kucina καθώς και από τους J. Treijs-Gigulis και I. Kalniņš,

παρεμβαίνουσες,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους L. Bay Larsen, πρόεδρο τμήματος, M. Βηλαρά, J. Malenovský, M. Safjan και D. Šváby (εισηγητή), δικαστές,

\* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

γενικός εισαγγελέας: M. Campos Sánchez-Bordona

γραμματέας: K. Malacek, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζήτησεως της 3ης Μαρτίου 2016,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 26ης Μαΐου 2016,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Με την προσφυγή της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζητεί από το Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας:
  - ανεχόμενη τη μεταφορά δημοσίων κονδυλίων που χορηγήθηκαν για την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής προς τον τομέα της παροχής υπηρεσιών μεταφορών, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ 2012, L 343, σ. 32) [πρώην άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ 1991, L 237, σ. 25), όπως έχει τροποποιηθεί με την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001 (ΕΕ 2001, L 75, σ. 1) (στο εξής: οδηγία 91/440)].
  - παραλείποντας να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε, μέσω της λογιστικής οργανώσεως, να καθίσταται δυνατή η παρακολούθηση της απαγορεύσεως μεταφοράς στις υπηρεσίες μεταφοράς των δημοσίων κονδυλίων που χορηγούνται στην εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 6, παράγραφος 4, της οδηγίας 2012/34 (πρώην άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440).
  - παραλείποντας να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσει ότι τα τέλη χρήσεως της υποδομής θα χρησιμοποιούνται μόνο για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του διαχειριστή της υποδομής, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 31, παράγραφος 1, της οδηγίας 2012/34 [πρώην άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (ΕΕ 2001, L 75, σ. 29)].
  - παραλείποντας να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσει ότι τα δημόσια κονδύλια για τις δραστηριότητες σχετικά με την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας θα εμφανίζονται χωριστά στους σχετικούς λογαριασμούς, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 6, παράγραφος 3, της οδηγίας 2012/34 (πρώην άρθρο 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440) και του συνδυασμού των διατάξεων του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) 1191/69 και (ΕΟΚ) 1107/70 (ΕΕ 2007, L 315, σ. 1), και του σημείου 5 του παραρτήματος του κανονισμού 1370/2007.

## Το νομικό πλαίσιο

### Το δίκαιο της Ένωσης

#### Η οδηγία 91/440

- 2 Η τέταρτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 91/440 έχει ως εξής:

«[εκτιμώντας] ότι η μελλοντική ανάπτυξη και η αποτελεσματική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου μπορούν να διευκολυνθούν αν καθιερωθεί η διάκριση μεταξύ της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών μεταφοράς και της διαχείρισης της υποδομής [και] ότι, υπ' αυτές τις συνθήκες, είναι ανάγκη οι δύο αυτές δραστηριότητες να έχουν υποχρεωτικά ξεχωριστή λογιστική και να μπορούν να τίθενται υπό χωριστή διαχείριση».

- 3 Το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής ορίζει τα εξής:

«Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις των οποίων η δραστηριότητα περιορίζεται αποκλειστικά στην εκμετάλλευση των αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών εξαιρούνται της παρούσας οδηγίας.»

- 4 Το άρθρο 3 της εν λόγω οδηγίας καθορίζει τις «περιφερειακές υπηρεσίες» ως «υπηρεσίες μεταφορών που αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής».

- 5 Στο τμήμα II με τίτλο «Διαχειριστική ανεξαρτησία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων», το άρθρο 4 της ίδιας οδηγίας έχει ως εξής:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι, όσον αφορά τη διαχείριση, τη διοίκηση και τον εσωτερικό έλεγχο των διοικητικών, οικονομικών και λογιστικών θεμάτων, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν ανεξάρτητο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο θα τηρούν, ιδίως, στοιχεία ενεργητικού, προϋπολογισμούς και λογαριασμούς που είναι χωριστοί από εκείνους του κράτους.

2. Ο διαχειριστής της υποδομής, τηρώντας το πλαίσιο και τους συγκεκριμένους κανόνες χρεώσεως τελών και κατανομής, τους καθιερωμένους από τα κράτη μέλη, έχει την ευθύνη της δικής του διαχείρισης, διοίκησης και εσωτερικού ελέγχου.»

- 6 Στο εν λόγω τμήμα, το άρθρο 5 της οδηγίας 91/440 έχει ως εξής:

«1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να μπορούν να προσαρμόζουν στην αγορά τις δραστηριότητές τους και να τις διαχειρίζονται υπ' ευθύνη των διευθυντικών τους οργάνων, με σκοπό την παροχή αποτελεσματικών και κατάλληλων υπηρεσιών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος για την ποιότητα της απαιτούμενης υπηρεσίας.

Η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να γίνεται με βάση τις αρχές που εφαρμόζονται στις εμπορικές εταιρείες, ακόμη και όσον αφορά τις υποχρεώσεις κοινωφελούς υπηρεσίας που επιβάλλει το κράτος στην επιχείρηση καθώς και τις συμβάσεις κοινωφελούς υπηρεσίας που συνάπτει η επιχείρηση με τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους.

2. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταρτίζουν τα προγράμματα δραστηριοτήτων τους, συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών σχεδίων. Τα προγράμματα αυτά καταρτίζονται με στόχο να επιτυγχάνεται η οικονομική ισορροπία των επιχειρήσεων και να υλοποιούνται οι άλλοι στόχοι τεχνικής, εμπορικής και οικονομικής διαχείρισης. Επιπλέον, στα εν λόγω προγράμματα πρέπει να προβλέπονται τα μέσα με τα οποία θα επιτυγχάνονται οι στόχοι αυτοί.

[...]»

- 7 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440 είχε αρχικώς ως εξής:

«Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την εξασφάλιση, από άποψη λογιστικής, του διαχωρισμού των δραστηριοτήτων που αφορούν την εκμετάλλευση των υπηρεσιών μεταφορών από τις δραστηριότητες που αφορούν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Η ενίσχυση που χορηγείται σε μια από τις δύο αυτές δραστηριότητες δεν επιτρέπεται να μεταφέρεται στην άλλη.

Οι λογαριασμοί που αφορούν τις δύο δραστηριότητες τηρούνται κατά τρόπο ώστε να αντικατοπτρίζεται η απαγόρευση αυτή.»

- 8 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440 ορίζει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τηρούνται και δημοσιεύονται χωριστοί λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και χωριστοί ισολογισμοί, αφενός, για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, αφετέρου, για τις δραστηριότητες που αφορούν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Κρατικά κονδύλια που χορηγούνται σε μια από τις δύο αυτές δραστηριότητες, δεν μεταφέρονται στην άλλη.

Οι λογαριασμοί που αφορούν τις δύο δραστηριότητες τηρούνται κατά τρόπο ώστε να αντικατοπτρίζεται η απαγόρευση αυτή.»

- 9 Το άρθρο 9, παράγραφος 4, της οδηγίας αυτής, προστεθέν στην οδηγία αυτή με την οδηγία 2001/12, έχει ως εξής:

«Στην περίπτωση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τηρούνται και δημοσιεύονται λογαριασμοί αποτελεσμάτων χρήσεως και είτε ισολογισμοί είτε ετήσιες καταστάσεις ενεργητικού και παθητικού για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου. Τα κονδύλια που καταβάλλονται για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας, πρέπει να εμφανίζονται χωριστά στους σχετικούς λογαριασμούς και να μην μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν την παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή οποιαδήποτε άλλα θέματα.»

- 10 Ως προθεσμία για τη μεταφορά της οδηγίας 91/440 στην εσωτερική έννομη τάξη ορίστηκε, με το άρθρο 15, η 1η Ιανουαρίου 1993.

- 11 Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 65 της οδηγίας 2012/34, η οδηγία 91/440 καταργήθηκε από τις 15 Δεκεμβρίου 2012. Με διορθωτικό δημοσιευθέν στις 12 Μαρτίου 2015 (ΕΕ 2015, L 67, σ. 32, στο εξής: διορθωτικό της 12ης Μαρτίου 2015), ως ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος της καταργήσεως της οδηγίας αυτής ορίστηκε η 17η Ιουνίου 2015.

*Η οδηγία 2001/12*

- 12 Η αιτιολογική σκέψη 9 της οδηγίας 2001/12 αναφέρει τα εξής:

«Για την επίτευξη αποτελεσματικής λειτουργίας των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και φορτίου και για την επίτευξη διαφάνειας στα οικονομικά τους, περιλαμβανομένης και κάθε είδους κρατικής χρηματοδοτικής αντιστάθμισης ή βοήθειας, επιβάλλεται να διαχωριστεί η λογιστική των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και των υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου.»

*Η οδηγία 2001/14*

- 13 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 ορίζει τα εξής:

«Τα κράτη μέλη θέτουν προϋποθέσεις, συμπεριλαμβανομένων κατά περίπτωση και προκαταβολών, ώστε να εξασφαλίζεται ότι, υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες, και για εύλογο χρονικό διάστημα, οι λογαριασμοί ενός διαχειριστή υποδομής, πρέπει τουλάχιστον να ισοσκελίζουν τα έσοδα από τα τέλη υποδομής, τα πλεονάσματα από άλλες εμπορικές δραστηριότητες και την κρατική χρηματοδότηση έναντι των δαπανών υποδομής.

Με την επιφύλαξη του ενδεχόμενου μακροπρόθεσμου στόχου κάλυψης, από τους χρήστες, του κόστους υποδομής όλων των τρόπων μεταφοράς, βάσει δικαίου και αμερόληπτου διατροπικού ανταγωνισμού, όταν οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι σε θέση να ανταγωνίζονται άλλους τρόπους μεταφοράς, εντός του πλαισίου χρέωσης που προβλέπεται στα άρθρα 7 και 8, ένα κράτος μέλος μπορεί να ζητάει από τον διαχειριστή υποδομής να ισοσκελίσει τους λογαριασμούς του χωρίς κρατική χρηματοδότηση.»

- 14 Το άρθρο 7, παράγραφοι 1 και 3, της οδηγίας αυτής διευκρινίζει τα εξής:

«1. Τα τέλη για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής καταβάλλονται στο διαχειριστή υποδομής και χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του.

[...]

3. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 4 ή 5 ή του άρθρου 8, το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών, ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.»

- 15 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 έχει ως εξής:

«Ένα κράτος μέλος, προκειμένου να εξασφαλίσει την πλήρη [κάλυψη] του κόστους που προκύπτει για τον διαχειριστή υποδομής, δύναται, εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί, να εισπράττει υψηλότερα τέλη με βάση αποτελεσματικές, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις αρχές, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη βέλτιστη ανταγωνιστικότητα, ιδίως όσον αφορά τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές φορτίου. Το σύστημα χρέωσης πρέπει να σέβεται τις αυξήσεις της παραγωγικότητας που επιτυγχάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Οι χρεώσεις δεν πρέπει, ωστόσο, να είναι τόσο υψηλές ώστε να αποκλείονται από τη χρήση της υποδομής τομείς της αγοράς οι οποίοι μπορούν να καταβάλλουν τουλάχιστον τη δαπάνη που προκύπτει άμεσα, λόγω της εκμετάλλευσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συν ένα ποσοστό απόδοσης που μπορεί να ανεχθεί η αγορά.»

- 16 Ως προθεσμία για τη μεταφορά της οδηγίας 2001/14 στην εσωτερική έννομη τάξη ορίστηκε, με το άρθρο 38, η 15η Μαρτίου 2003.

- 17 Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 65 της οδηγίας 2012/34, η οδηγία 2001/14 καταργήθηκε από τις 15 Δεκεμβρίου 2012. Με το διορθωτικό της 12ης Μαρτίου 2015, ως ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος της καταργήσεως της οδηγίας αυτής ορίστηκε η 17η Ιουνίου 2015.

*Ο κανονισμός 1370/2007*

- 18 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 έχει ως εξής:

«Κάθε αποζημίωση συνδεδεμένη με γενικό κανόνα ή σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να είναι σύμφωνη προς τις διατάξεις του άρθρου 4, ανεξάρτητα από τον τρόπο ανάθεσης της σύμβασης. Κάθε αποζημίωση, ανεξάρτητα από τη φύση της, η οποία συνδέεται με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχει ανατεθεί απευθείας σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφοι 2, 4, 5 ή 6 ή συνδέεται με γενικό κανόνα, πρέπει επίσης να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του παραρτήματος.»

- 19 Τα σημεία 2 και 5 του παραρτήματος του κανονισμού αυτού, με τίτλο «Ισχύοντες κανόνες αποζημίωσης στις περιπτώσεις του άρθρου 6, παράγραφος 1», προβλέπουν τα εξής:

«2. Η αποζημίωση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που αντιστοιχεί στο καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, το οποίο ισοδυναμεί με το άθροισμα των αποτελεσμάτων, θετικών ή αρνητικών, που επιφέρει η τήρηση της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας επί του κόστους και των εσόδων του φορέα δημοσίων υπηρεσιών. Τα αποτελέσματα εκτιμώνται με σύγκριση της κατάστασης κατά την οποία εκπληρούται η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την κατάσταση που θα είχε διαμορφωθεί, εάν η εν λόγω υποχρέωση δεν είχε εκπληρωθεί. Για να υπολογίσει το καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα, η αρμόδια αρχή καθοδηγείται από το ακόλουθο σύστημα:

κόστος που προκύπτει σε σχέση με υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή δέσμη υποχρεώσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών που επιβάλλει αρμόδια αρχή ή αρχές και οι οποίες περιλαμβάνονται σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή/και σε γενικό κανόνα,

μείον οποιαδήποτε θετικά οικονομικά αποτελέσματα που παράγονται εντός του δικτύου της δραστηριότητας στο πλαίσιο της ή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών,

μείον οι εισπράξεις από τιμολόγια ή άλλα έσοδα που προκύπτουν κατά την εκπλήρωση της ή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

συν εύλογο κέρδος,

ίσον καθαρό οικονομικό αποτέλεσμα.

[...]

5. Για να βελτιωθεί η διαφάνεια και να αποφευχθούν οι έμμεσες επιδοτήσεις, όταν φορέας δημόσιας υπηρεσίας δεν παρέχει μόνο υπηρεσίες αντί αποζημιώσεως υποκείμενες σε υποχρεώσεις δημοσίων μεταφορικών υπηρεσιών, αλλά ταυτόχρονα ασκεί και άλλες δραστηριότητες, οι λογαριασμοί των εν λόγω δημοσίων υπηρεσιών πρέπει να είναι χωριστοί ούτως ώστε να πληρούν τουλάχιστον τις κάτωθι προϋποθέσεις:

— οι λογαριασμοί εκμετάλλευσης που αντιστοιχούν σε καθεμιά από αυτές τις δραστηριότητες πρέπει να είναι χωριστοί και το τμήμα των αντίστοιχων στοιχείων του ενεργητικού και το πάγιο κόστος να καταχωρίζεται σύμφωνα με τους ισχύοντες λογιστικούς και φορολογικούς κανόνες,

- όλο το μεταβλητό κόστος, η ανάλογη εισφορά για το πάγιο κόστος και ένα εύλογο κέρδος που συνδέονται με τυχόν άλλη δραστηριότητα του φορέα δημοσίων υπηρεσιών δεν μπορούν, ουδόλως, να επιβαρύνουν την εν λόγω δημόσια υπηρεσία,
- το κόστος παροχής της δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να ισοσκελίζεται από τα έσοδα εκμετάλλευσης και τις πληρωμές των δημοσίων αρχών, χωρίς καμία δυνατότητα μεταφοράς εσόδων σε άλλο τομέα δραστηριότητας του φορέα δημόσιας υπηρεσίας.»

#### *Η οδηγία 2012/34*

- 20 Στην αιτιολογική σκέψη 1 της οδηγίας 2012/34 εκτίθενται τα εξής:
- «Η οδηγία [91/440], η οδηγία 95/18/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις [ΕΕ 1995, L 143, σ. 70] και η οδηγία [2001/14] τροποποιήθηκαν ουσιαδώς. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω οδηγιών και η συγχώνευση σε ενιαία πράξη.»
- 21 Το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440 κατέστη άρθρο 6, παράγραφοι 1 και 4, της οδηγίας 2012/34, ενώ το άρθρο 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440 κατέστη άρθρο 6, παράγραφος 3, της οδηγίας 2012/34.
- 22 Το άρθρο 64, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, της εν λόγω οδηγίας προβλέπει ότι «[τ]α κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία μεταξύ άλλων, όσον αφορά τη συμμόρφωση των επιχειρήσεων, φορέων εκμετάλλευσης, αιτούντων, αρχών και άλλων οντοτήτων το αργότερο έως 16 Ιουνίου 2015. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων».
- 23 Κατά το άρθρο 65 της ίδιας οδηγίας, «[ο]ι οδηγίες [91/440] [...] και [2001/14], όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες που εμφανίζονται στο παράρτημα ΙΧ, μέρος Α, καταργούνται από τις 15 Δεκεμβρίου 2012, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που εμφανίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος ΙΧ». Με το διορθωτικό της 12ης Μαρτίου 2015, ως ημερομηνία θέσεως σε ισχύ της καταργήσεως των οδηγιών αυτών ορίστηκε η 17η Ιουνίου 2015.

#### *Το γερμανικό δίκαιο*

- 24 Το άρθρο 9 του Allgemeines Eisenbahngesetz (γενικού νόμου περί σιδηροδρόμων), της 27ης Δεκεμβρίου 1993 (BGBl. 1993, μέρος I, σ. 2378, 2396· 1994, μέρος I, σ. 2439) (στο εξής: AEG), προβλέπει τα εξής:
- «(1) Οι δημόσιες εταιρίες σιδηροδρόμων
1. οι οποίες είναι επίσης επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και επιχειρήσεις σιδηροδρομικής υποδομής,
  2. a) οι οποίες είναι μόνον επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και συνδέονται, μέσω μητρικής εταιρίας, με επιχείρηση σιδηροδρομικής υποδομής η οποία είναι δημόσια επιχείρηση σιδηροδρόμων, ή  
b) οι οποίες είναι μόνον επιχειρήσεις σιδηροδρομικής υποδομής και συνδέονται, μέσω μητρικής εταιρίας, με επιχείρηση σιδηροδρομικών μεταφορών η οποία είναι δημόσια επιχείρηση σιδηροδρόμων, ή

3. οι οποίες είναι, ως επιχείρηση σιδηροδρομικών μεταφορών ή σιδηροδρομικής υποδομής, η μητρική εταιρία ή η θυγατρική άλλης επιχειρήσεως σιδηροδρομικών μεταφορών ή σιδηροδρομικής υποδομής η οποία είναι δημόσια επιχείρηση σιδηροδρόμων

υποχρεούνται, ακόμα και αν δεν τυγχάνουν εκμεταλλεύσεως ως κεφαλαιουχικές εταιρίες, να καταρτίζουν, να υποβάλλουν σε έλεγχο και να δημοσιεύουν ετήσιους λογαριασμούς και έκθεση διαχειρίσεως σύμφωνα με τις διατάξεις που εφαρμόζονται στις μεγάλες κεφαλαιουχικές εταιρίες οι οποίες περιλαμβάνονται στο δεύτερο τμήμα του τρίτου βιβλίου του εμπορικού κώδικα.[...]

(1a) Οι δημόσιες εταιρίες σιδηροδρόμων κατά την έννοια της παραγράφου 1, πρώτη περίοδος, σημείο 1, πρέπει να διαχωρίζουν τους δύο τομείς στη λογιστική τους: τούτο περιλαμβάνει την τήρηση χωριστών λογαριασμών για τον τομέα “παροχή υπηρεσιών μεταφοράς” και για τον τομέα “διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής”. Για κάθε τομέα κατά την έννοια της πρώτης περιόδου, καθώς και για κάθε εξωτερικό τομέα, πρέπει επιπλέον να περιλαμβάνουν στο παράρτημα των ετήσιων λογαριασμών τους ισολογισμό και λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσεως, οι οποίοι πρέπει να τηρούνται σύμφωνα με τις αρχές του εμπορικού δικαίου. [...]

(1b) Τα δημόσια κονδύλια που χορηγούνται σε έναν από τους δύο τομείς δραστηριοτήτων της παραγράφου 1a, πρώτη περίοδος, δεν μπορούν να μεταφέρονται στον άλλον. Οι λογαριασμοί που αφορούν τους δύο τομείς δραστηριοτήτων τηρούνται κατά τρόπο ώστε να αντικατοπτρίζεται η απαγόρευση αυτή. Τούτο εφαρμόζεται επίσης στις επιχειρήσεις κατά την έννοια της παραγράφου 1, πρώτη περίοδος, σημεία 2 και 3.

[...]

(1d) Για τις δημόσιες επιχειρήσεις σιδηροδρομικών μεταφορών οι οποίες παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες τόσο στον τομέα μεταφοράς επιβατών όσο και φορτίου, η παράγραφος 1a εφαρμόζεται *mutatis mutandis*, ενώ πρέπει να τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί και να περιλαμβάνεται στο παράρτημα των ετήσιων λογαριασμών χωριστός ισολογισμός και χωριστός λογαριασμός αποτελεσμάτων χρήσεων μόνον για τον τομέα σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου και ο ισολογισμός αυτός μπορεί επίσης να αντικατασταθεί από κατάσταση ενεργητικού και παθητικού. Τα δημόσια κονδύλια που καταβάλλονται για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας, πρέπει να εμφανίζονται χωριστά στους αντίστοιχους λογαριασμούς και να μην μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν την παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή οποιαδήποτε άλλα θέματα.

[...]

25 Το άρθρο 14, παράγραφος 4, του AEG έχει ως εξής:

«Οι διαχειριστές της σιδηροδρομικής υποδομής υποχρεούνται να καθορίζουν τα τιμολόγια τους σύμφωνα με την κανονιστική πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 26, παράγραφος 1, σημεία 6 και 7, κατά τρόπο ώστε να καλύπτουν το συνολικό κόστος που τους βαρύνει για την παροχή όλων των υποχρεωτικών υπηρεσιών, κατά την έννοια της παραγράφου 1, πρώτη περίοδος, συν ένα ποσοστό αποδόσεως, ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό, μπορούν να επιβάλλουν προσαυξήσεις επί του κόστους που οφείλεται άμεσα στην εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και να προβαίνουν συναφώς σε διαφοροποιήσεις είτε ανάλογα με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών για μεγάλες αποστάσεις, σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών για μικρές αποστάσεις ή σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου είτε ανάλογα με τις επιμέρους αγορές που υπάρχουν εντός αυτών των υπηρεσιών μεταφοράς, διασφαλίζοντας παράλληλα τον ανταγωνισμό, ιδίως όσον αφορά τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές εμπορευμάτων. Το ύψος των τελών δεν επιτρέπεται πάντως να υπερβαίνει για κάθε επιμέρους αγορά, στην περίπτωση της δεύτερης περιόδου, το κόστος που οφείλεται άμεσα στην εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών συν ένα ποσοστό αποδόσεως, ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς.»



- 26 Οι επιδοτήσεις για επενδύσεις αντικαταστάσεως στο υφιστάμενο δίκτυο διέπονται από τη Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (σύμβαση παροχής υπηρεσιών και χρηματοδοτήσεως), της 9ης Ιανουαρίου 2009, τροποποιηθείσα στις 4 Νοεμβρίου 2010 και στις 6 Σεπτεμβρίου 2013, συναφθείσα μεταξύ της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, των επιχειρήσεων σιδηροδρομικής υποδομής της Deutsche Bahn AG και της τελευταίας αυτής εταιρίας. Η ως άνω σύμβαση αντικαταστάθηκε, από την 1η Ιανουαρίου 2015, από τη Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (σύμβαση παροχής υπηρεσιών και χρηματοδοτήσεως II, στο εξής: LuFV II) με την οποία θεσπίστηκε, μεταξύ άλλων, κλειστό κύκλωμα χρηματοδοτήσεως για τα κέρδη που προκύπτουν από την υποδομή, τα οποία καταβάλλονται εξ ολοκλήρου στο ομοσπονδιακό Δημόσιο προτού επενδυθούν εκ νέου, επίσης εξ ολοκλήρου, στις υποδομές.

### **Τα πραγματικά περιστατικά**

- 27 Ο όμιλος Deutsche Bahn (στο εξής: όμιλος DB) ασκεί τις δραστηριότητές του στον τομέα των εθνικών και διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών, εφοδιαστικής και παροχής παρεπομένων υπηρεσιών στις σιδηροδρομικές μεταφορές, τη διεύθυνση του οποίου έχει η εταιρία διαχειρίσεως χαρτοφυλακίου Deutsche Bahn AG (στο εξής: DB AG).
- 28 Κατά το άρθρο 9a του AEG, η DB Netz AG έχει τη διαχείριση των στοιχείων σιδηροδρομικής υποδομής που εμπίπτουν στο άρθρο 3, σημείο 3, της οδηγίας 2012/34 καθώς και στο παράρτημα I της οδηγίας αυτής. Οι DB Station & Service AG και DB Energy GmbH διαχειρίζονται άλλα στοιχεία της υποδομής κατά την έννοια της οδηγίας αυτής.
- 29 Η διαχείριση των δραστηριοτήτων μεταφοράς του ομίλου γίνεται μέσω συγκεκριμένων θυγατρικών της DB Mobility Logistics AG, κατά 100% θυγατρικής της DB AG, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η DB Regio AG.
- 30 Η DB AG συνήψε με τις θυγατρικές της συμβάσεις διενέργειας ελέγχου και εκχωρήσεως κερδών (στο εξής: συμβάσεις εκχώρησης κερδών). Οι συμβάσεις αυτές προβλέπουν την εκχώρηση όλων των κερδών των θυγατρικών στην DB AG, άνευ περιορισμού ως προς την εκ μέρους της χρήση των κερδών αυτών. Βάσει των συμβάσεων, η DB AG έχει συγχρόνως την υποχρέωση να καλύπτει τις ζημίες των θυγατρικών της.

### **Η προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία**

- 31 Με προειδοποιητική επιστολή της 22ας Νοεμβρίου 2012, η Επιτροπή επέστησε την προσοχή της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας επί πιθανής παραβιάσεως των οδηγιών 91/440 και 2001/14 καθώς και του κανονισμού 1370/2007, καθόσον η λογιστική της DB AG δεν τηρούσε τις απαγορεύσεις μεταφοράς σε άλλους τομείς και, μεταξύ άλλων, στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, κατ' αρχάς, των δημόσιων κονδυλίων που προορίζονται για σιδηροδρομικές υποδομές, περαιτέρω, των αποζημιώσεων για την παροχή περιφερειακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας και, τέλος, των τελών για τη χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου.
- 32 Με το από 20 Μαρτίου 2013 έγγραφό του, το κράτος μέλος αυτό απάντησε στην προειδοποιητική επιστολή της Επιτροπής και αντέκρουσε τα επιχειρήματά της.
- 33 Στις 21 Ιουνίου 2013, η Επιτροπή εξέδωσε αιτιολογημένη γνώμη με την οποία επαναλάμβανε την εκφρασθείσα στην προειδοποιητική επιστολή της γνώμη, παραπέμποντας όχι μόνον στον κανονισμό 1370/2007, αλλά και στην οδηγία 2012/34, τεθείσα σε ισχύ στις 15 Δεκεμβρίου 2012 και αντικαθιστώσα τις οδηγίες 91/440 και 2001/14 επί των κρίσιμων σημείων. Καλούσε την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας να συμμορφωθεί προς την αιτιολογημένη γνώμη εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της γνώμης αυτής.

- 34 Με το από 21 Αυγούστου 2013 έγγραφό της, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας απάντησε στην εν λόγω αιτιολογημένη γνώμη επαναλαμβάνοντας και αναπτύσσοντας τα επιχειρήματα που είχε ήδη προβάλλει.
- 35 Η Επιτροπή, θεωρώντας ότι η κατάσταση εξακολουθούσε να μην είναι ικανοποιητική, άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

## **Επί της προσφυγής**

### ***Επί του παραδεκτού***

#### *Επί της ασάφειας της προσφυγής στο σύνολό της και κάθε μιας αιτιάσεως*

- 36 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ισχυρίζεται ότι οι τέσσερις αιτιάσεις της Επιτροπής, εξεταζόμενες τόσο στο σύνολό τους όσο και μεμονωμένα, δεν είναι αρκούντως σαφείς λόγω ανακριβούς και μη ομοιόμορφης ορολογίας, εμποδίζοντας το εν λόγω κράτος μέλος να αντιληφθεί τις πρακτικές και τις παραλείψεις που του προσάπτονται καθώς και το περιεχόμενο των αιτιάσεων αυτών. Κατά την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η Επιτροπή δεν διευκρίνισε αν οι προσαπτόμενες παραβάσεις συνίστανται σε πλημμελή μεταφορά του δικαίου της Ένωσης στην εσωτερική έννομη τάξη, σε πλημμελή εφαρμογή του νόμου ή σε μη σύννομη συμπεριφορά της ως ιδιοκτήτριας της DB AG.
- 37 Για κάθε μία από τις τέσσερις αυτές αιτιάσεις, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας φρονεί ότι η Επιτροπή δεν διευκρίνισε ποια συγκεκριμένη συμπεριφορά αντιβαίνει στις επίμαχες διατάξεις και, περιοριζόμενη στις συναφθείσες εντός του ομίλου DB συμβάσεις, δεν προσδιόρισε τον εθνικό κανόνα του οποίου το περιεχόμενο ή η εφαρμογή προσκρούει στο γράμμα ή στον σκοπό των διατάξεων αυτών.
- 38 Η Επιτροπή αμφισβητεί τους ισχυρισμούς αυτούς.
- 39 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, δυνάμει του άρθρου 120, στοιχείο γ', του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου και σύμφωνα με τη σχετική με τη διάταξη αυτή νομολογία του, το εισαγωγικό της δίκης δικόγραφο πρέπει να προσδιορίζει το αντικείμενο της διαφοράς και να περιέχει συνοπτική έκθεση των ισχυρισμών προς στήριξη της προσφυγής, ο δε προσδιορισμός αυτός πρέπει να είναι αρκούντως σαφής και ακριβής προκειμένου ο καθού να μπορεί να προετοιμάσει την άμυνά του και το Δικαστήριο να ασκήσει τον έλεγχό του. Συνεπώς, τα ουσιώδη πραγματικά και νομικά στοιχεία επί των οποίων στηρίζεται η προσφυγή πρέπει να προκύπτουν με συνεκτικό και κατανοητό τρόπο από το ίδιο το κείμενο του δικογράφου της προσφυγής (απόφαση της 2ας Ιουνίου 2016, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, C-233/14, EU:C:2016:396, σκέψη 32 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 40 Το Δικαστήριο έκρινε επίσης ότι, στο πλαίσιο προσφυγής του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, οι αιτιάσεις πρέπει να εκτίθενται στην προσφυγή κατά τρόπο συνεπή και ακριβή, ούτως ώστε να παρέχουν στο κράτος μέλος και στο Δικαστήριο τη δυνατότητα να αντιληφθούν επακριβώς τη σημασία της προσαπτόμενης παραβίασεως του δικαίου της Ένωσης, όπερ συνιστά απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου το εν λόγω κράτος να μπορέσει να προβάλλει λυσιτελώς τους αμυντικούς ισχυρισμούς του και το Δικαστήριο να μπορέσει να διαπιστώσει την ύπαρξη της προβαλλόμενης παραβίασεως (απόφαση της 2ας Ιουνίου 2016, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, C-233/14, EU:C:2016:396, σκέψη 33 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 41 Εν προκειμένω, και όπως παρατήρησε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 36 των προτάσεών του, η Επιτροπή παραθέτει με ακρίβεια, στο εισαγωγικό δικόγραφο, τόσο τις διατάξεις το δικαίου της Ένωσης τις οποίες φέρεται ότι παραβίασε η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας όσο και τα πραγματικά περιστατικά που της προσάπτει, ήτοι, όσον αφορά τις τρεις πρώτες αιτιάσεις, την ύπαρξη

συμβάσεων εκχωρήσεως κερδών συναφθεισών μεταξύ της DB AG και των διαφόρων θυγατρικών της, βάσει των οποίων η DB AG μπορεί να διαθέτει ελευθέρως τα εκχωρηθέντα κέρδη, άνευ περιορισμού και ανεξαρτήτως της προελεύσεώς τους, και, όσον αφορά την τέταρτη αιτίαση, τη μη ύπαρξη χωριστής μνείας, στους λογαριασμούς της DB Regio, των δημόσιων κονδυλίων που καταβάλλονται για τις δραστηριότητές της σχετικά με την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας.

42. Επιβάλλεται επίσης η διαπίστωση ότι ούτε στη διατύπωση του δικογράφου της προσφυγής της Επιτροπής στο σύνολό της ούτε κάθε μίας από τις προβληθείσες από αυτήν αιτιάσεις βρίσκουν έρεισμα οι αμφιβολίες της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας ως προς το αν πρόκειται για πλημμελή μεταφορά του δικαίου της Ένωσης στην εσωτερική έννομη τάξη ή πλημμελή εφαρμογή του νόμου ή μη σύννομη συμπεριφορά της ως ιδιοκτήτριας της DB AG.
43. Πέραν του ότι η Επιτροπή εξέθεσε ρητώς, ήδη με την αιτιολογημένη γνώμη της, ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας φαίνεται ότι μετέφερε τυπικώς τις επίμαχες διατάξεις στην εσωτερική έννομη τάξη, από τη λεπτομερή περιγραφή των συμβάσεων εκχωρήσεως των κερδών που συνήφθησαν μεταξύ της DB AG και των διαφόρων θυγατρικών της, καθώς και από την παρουσίαση της συνθέσεως και της εκχωρήσεως των κερδών της DB Netz, της DB Station & Services καθώς και της DB Energie, προκύπτει ότι ζήτημα θέτουν μόνον οι απορρέουσες από τις συμβάσεις αυτές εσωτερικές οικονομικές σχέσεις του ομίλου DB και όχι κάποια πλημμελής μεταφορά των επίμαχων διατάξεων του δικαίου της Ένωσης στην εσωτερική έννομη τάξη.
44. Κατόπιν των προεκτεθέντων, συνάγεται ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ήταν σε θέση να αντιληφθεί το περιεχόμενο των παραβιάσεων του δικαίου της Ένωσης που της προσάπτονταν.

#### *Επί της νομικής βάσεως της προσφυγής*

##### *– Επιχειρήματα των διαδίκων*

45. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας εκτιμά ότι η υπό κρίση προσφυγή είναι επίσης απαράδεκτη καθόσον το αιτητικό της αναφέρεται στην οδηγία 2012/34, της οποίας η προθεσμία μεταφοράς στην εσωτερική έννομη τάξη έληγε στις 16 Ιουνίου 2015, ήτοι μετά την ημερομηνία που πρέπει να ληφθεί υπόψη για να κριθεί η ύπαρξη της προβαλλόμενης με την προσφυγή παραβάσεως. Κατά το κράτος μέλος αυτό, κρίσιμες είναι μόνον οι διατάξεις των οδηγιών 91/440 και 2001/14.
46. Η Επιτροπή, με το υπόμνημα απαντήσεως, κατατεθέν μετά τη δημοσίευση από το Συμβούλιο του διορθωτικού της 12ης Μαρτίου 2015 που μεταθέτει την ημερομηνία καταργήσεως των οδηγιών 91/440 και 2001/14 από τις 15 Δεκεμβρίου 2012 στις 17 Ιουνίου 2015, ζητεί από το Δικαστήριο να στηρίξει, εν ανάγκη, τις ζητούμενες βάσει της οδηγίας 2012/34 διαπιστώσεις με τα σημεία 1 έως 4 του αιτητικού της υπό κρίση προσφυγής στις οδηγίες 91/440 και 2001/14, μνημονευθείσες επικουρικώς στα υπομνήματά της.

##### *– Εκτίμηση του Δικαστηρίου*

47. Κατά την ημερομηνία εκδόσεως της αιτιολογημένης γνώμης καθώς και της ασκήσεως της παρούσας προσφυγής, η οδηγία 91/440 και η οδηγία 2001/14 είχαν απαλειφθεί από την έννομη τάξη της Ένωσης συνεπεία της καταργήσεώς τους από το άρθρο 65 της οδηγίας 2012/34 από τις 15 Δεκεμβρίου 2012.
48. Συνεπώς, όπως παρατήρησε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 42 των προτάσεών του, μόνον την οδηγία 2012/34 μπορούσε η Επιτροπή να επικαλεστεί και μόνον επί της οδηγίας αυτής μπορούσε να στηρίξει την προσφυγή λόγω παραβάσεως.

- 49 Εξάλλου, και όπως προκύπτει από τη σκέψη 1 της παρούσας αποφάσεως, παρατηρείται ότι η Επιτροπή, ιδίως στο αιτητικό της υπό κρίση προσφυγής, μερίμνησε να παραθέσει, για κάθε μία από τις προβληθείσες αιτιάσεις, όχι μόνον το επίμαχο άρθρο της οδηγίας 2012/34 αλλά και την αντίστοιχη διάταξη των οδηγιών 91/440 και 2001/14, αίροντας έτσι κάθε αβεβαιότητα ως προς τον προσδιορισμό του δικαίου της Ένωσης βάσει του οποίου πρέπει να εκτιμηθεί το βάσιμο της προσφυγής αυτής ή ως προς το περιεχόμενο της προσαπτόμενης παραβάσεως (βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 22ας Οκτωβρίου 2014, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών, C-252/13, EU:C:2014:2312, σκέψεις 35 έως 37).
- 50 Εξάλλου, κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει παραδεκτώς την αναγνώριση παραβάσεως των υποχρεώσεων οι οποίες απορρέουν από το αρχικό κείμενο πράξεως της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τροποποιηθείσας ή καταργηθείσας ακολούθως, οι οποίες διατηρήθηκαν σε ισχύ με τις διατάξεις νέας πράξης της Ένωσης (απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2013, Επιτροπή κατά Πολωνίας, C-281/11, EU:C:2013:855, σκέψη 37 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία). Εν προκειμένω, όπως αναφέρει η Επιτροπή στο υπόμνημα απαντήσεως, η προσφυγή της αφορά αποκλειστικώς τις διατάξεις της οδηγίας 2012/34 οι οποίες περιλαμβάνονταν στις οδηγίες 91/440 και 2001/14.
- 51 Συνεπώς, η υπό κρίση προσφυγή πρέπει να κριθεί παραδεκτή στο σύνολό της.

### ***Επί της ουσίας***

- 52 Εισαγωγικώς και λαμβανομένου υπόψη του διορθωτικού της 12ης Μαρτίου 2015 δυνάμει του οποίου ως ημερομηνία καταργήσεως των οδηγιών 91/440 και 2001/14 ορίστηκε η 17η Ιουνίου 2015, επισημαίνεται ότι, κατά την ημερομηνία που πρέπει να ληφθεί υπόψη για την εκτίμηση του βασίμου της υπό κρίση προσφυγής (απόφαση της 8ης Απριλίου 2014, Επιτροπή κατά Ουγγαρίας, C-288/12, EU:C:2014:237, σκέψη 29), ήτοι στις 21 Αυγούστου 2013, οπότε έληγε η ταχθείσα με την αιτιολογημένη γνώμη προθεσμία, οι οδηγίες 91/440 και 2001/14 ήσαν εφαρμοστέες *ratione temporis*.
- 53 Επομένως, το βάσιμο της υπό κρίση προσφυγής μπορεί να εκτιμηθεί, για την πρώτη και δεύτερη αιτίαση, βάσει του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440, για την τρίτη αιτίαση, βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 και, για την τέταρτη αιτίαση, βάσει του άρθρου 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440, λαμβανομένου υπόψη από κοινού με τον συνδυασμό των διατάξεων του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 και του σημείου 5 του παραρτήματος του κανονισμού αυτού.
- 54 Εξάλλου, στη σκέψη 43 της παρούσας αποφάσεως, επισημάνθηκε ότι η Επιτροπή δεν προσάπτει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ότι μετέφερε εσφαλμένως τις επίμαχες οδηγίες στην εσωτερική έννομη τάξη. Συνεπώς, παρέλκει η απάντηση στα επιχειρήματα τα οποία προέβαλε συναφώς το κράτος μέλος αυτό στο πλαίσιο της αντικρούσεως της πρώτης, δεύτερης και τρίτης αιτιάσεως.

*Επί της δεύτερης αιτιάσεως, με την οποία προβάλλεται παράβαση του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440, καθόσον η λογιστική οργάνωση των θυγατρικών της DB AG που διαχειρίζονται σιδηροδρομικές υποδομές δεν επιτρέπει την παρακολούθηση της απαγορεύσεως μεταφοράς στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών των δημοσίων κονδυλίων που χορηγούνται για τη σιδηροδρομική υποδομή*

*– Επιχειρήματα των διαδίκων*

- 55 Με τη δεύτερη αιτίαση, της οποίας το βάσιμο πρέπει να εξετασθεί κατά πρώτον, η Επιτροπή προσάπτει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας τη λογιστική οργάνωση των θυγατρικών του ομίλου DB που διαχειρίζονται σιδηροδρομικές υποδομές, η οποία δεν καθιστά δυνατή, κατά

παράβαση του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440, την παρακολούθηση της απαγορεύσεως μεταφοράς στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών των δημοσίων κονδυλίων που χορηγούνται προς εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής.

- 56 Πράγματι, εφόσον τα δημόσια κονδύλια που χρησιμοποιούνται για την κτήση περιουσιακών στοιχείων των διαχειριστών υποδομών δεν περιλαμβάνονται ούτε στους λογαριασμούς τους αποτελεσμάτων χρήσεως, ούτε στον ισολογισμό τους, δεν παρέχεται, κατά την Επιτροπή, η δυνατότητα να γνωρίζει ποια μέρη των κερδών των εν λόγω διαχειριστών, εκχωρητέα στην DB AG κατ' εφαρμογήν των επίμαχων συμβάσεων εκχωρήσεως κερδών, προέρχονται από δημόσια κονδύλια, ούτε να κατανέμει τα κέρδη μεταξύ των δραστηριοτήτων διαχειρίσεως σιδηροδρομικών υποδομών και των λοιπών δραστηριοτήτων των εν λόγω διαχειριστών. Με τον τρόπο αυτό, η DB AG, στην οποία δύνανται να εκχωρηθούν αδιακρίτως τα κέρδη των θυγατρικών της, μπορεί να τα χρησιμοποιεί κατά το δοκούν.
- 57 Συναφώς, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ισχυρίζεται, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή ερμηνεύει εσφαλμένως την επίμαχη διάταξη εφόσον εξομοιώνει κακώς «ισολογισμό» και «λογιστική» και καθόσον η συνακόλουθη απαίτηση διαφάνειας δεν απαιτεί να φαίνονται τα δημόσια κονδύλια στην εξωτερική λογιστική της επιχειρήσεως, ήτοι στον ισολογισμό, στον λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσεως ή στην έκθεση δραστηριοτήτων. Απαιτεί αποκλειστικώς την τήρηση χωριστών λογαριασμών των επιχειρήσεων μεταφορών και υποδομών, απαίτηση η οποία πληρούται εν προκειμένω, εφόσον οι DB Netz, DB Station & Service και DB Energie είναι νομικώς αυτόνομες και δεν παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών. Συγκεκριμένα, κατά την καθής, η διάταξη αυτή δεν έχει ως αντικείμενο τον έλεγχο της χρησιμοποίησεως των κονδυλίων για τους σκοπούς για τους οποίους προορίζονται, αλλά μόνον τη διασφάλιση ορθής και μη δημιουργούσας δυσμενείς διακρίσεις προσβάσεως στις υποδομές.
- 58 Κατά την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η εν λόγω διάταξη δεν περιλαμβάνει ευρύτερη και πιο συγκεκριμένη απαίτηση από την τήρηση βιβλίων και λογιστικής επιτρέπουσας τον έλεγχο της τηρήσεως της απαγορεύσεως μεταφοράς. Η περιορισμένη αυτή υποχρέωση επιβεβαιώνεται από τη βούληση της Επιτροπής, στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους την οποία παρουσίασε, να καταστήσει σαφέστερο τον διαχωρισμό των χρηματοοικονομικών κυκλωμάτων των διαχειριστών υποδομών και των επιχειρήσεων μεταφορών.
- 59 Εξάλλου, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας προσθέτει ότι, κάθε έτος, οι εταιρίες του ομίλου DB τηρούν και δημοσιεύουν χωριστούς λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως και χωριστούς ισολογισμούς, αφενός, για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, αφετέρου, για τις δραστηριότητες που αφορούν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής.
- 60 Τέλος, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας προσθέτει ότι η μη συμπερίληψη των δημοσίων κονδυλίων στα ενεργητικά στοιχεία του ισολογισμού δεν σημαίνει ότι δεν καταχωρίστηκαν από απόψεως εσωτερικής λογιστικής.

*– Εκτίμηση του Δικαστηρίου*

- 61 Όσον αφορά το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440, υπό το πρίσμα ιδίως της τέταρτης αιτιολογικής σκέψης της οδηγίας αυτής, παρατηρείται ότι έχει ως αντικείμενο, όπως υποδεικνύει και ο τίτλος του τμήματος στο οποίο ανήκει, να διασφαλίσει τον διαχωρισμό της διαχειρίσεως της υποδομής από τη δραστηριότητα σιδηροδρομικών μεταφορών, ώστε η διαχείριση των εν λόγω δραστηριοτήτων να μπορεί να γίνεται χωριστά, αλλά και οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται σε μία από τις δύο αυτές δραστηριότητες να μην μπορούν, μέσω έμμεσων επιδοτήσεων, να μεταφέρονται από τη μία στην άλλη.

- 62 Προς τούτο, το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440 επιβάλλει την τήρηση χωριστών λογαριασμών αποτελεσμάτων χρήσεως και χωριστών ισολογισμών, αφενός, για τις δραστηριότητες που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφορών από σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και, αφετέρου, για τις δραστηριότητες που αφορούν τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής. Ειδικότερα, διευκρινίζει ότι η λογιστική μεταχείριση των κρατικών ενισχύσεων πρέπει να αντικατοπτρίζει την απαγόρευση της μεταφοράς τους.
- 63 Το άρθρο αυτό επιβάλλει επίσης τη δημοσίευση των λογαριασμών σχετικά με τις δύο δραστηριότητες διαχείρισεως της σιδηροδρομικής υποδομής και των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών.
- 64 Επομένως, όσον αφορά ειδικότερα τις κρατικές ενισχύσεις, ο νομοθέτης της Ένωσης δεν θέλησε να επιβάλει στις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών και διαχειρίζονται σιδηροδρομικές μεταφορές μόνον την καταχώριση των ενισχύσεων αυτών στους λογαριασμούς, βάσει της οποίας καθίσταται δυνατή η λογιστική παρακολούθησή τους, αλλά και τη δημοσίευση των λογαριασμών αυτών προκειμένου, μεταξύ άλλων, να εξασφαλιστεί η γνωστοποίηση των σχετικών με τις εν λόγω ενισχύσεις πληροφοριών, η οποία επιτρέπει να εξακριβώνεται αντικειμενικώς ότι δεν υπάρχουν έμμεσες επιδοτήσεις μεταξύ των δραστηριοτήτων διαχείρισεως σιδηροδρομικών υποδομών και σιδηροδρομικών μεταφορών.
- 65 Πράγματι, το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440 δεν επιδιώκει μόνο σκοπό επακριβούς λογιστικής μεταχείρισεως επιτρέπουσας ιδιαίτερα τον προσδιορισμό των κρατικών ενισχύσεων τις οποίες λαμβάνουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αλλά και την εξωτερική διαφάνεια της χρησιμοποίησεως των ενισχύσεων αυτών.
- 66 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 65, 68 και 71 των προτάσεών του, ο νομοθέτης της Ένωσης θέλησε, με τη χρήση της λέξης «αντικατοπτρίζεται» στη διάταξη αυτή, να διευκολύνει την παρακολούθηση της απαγορεύσεως μεταφοράς των κρατικών ενισχύσεων από τη μια δραστηριότητα στην άλλη, παρακολούθηση η οποία δυσκόλως θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί χωρίς τη λογιστική διαφάνεια των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η οποία επιτρέπει τον εντοπισμό έμμεσων επιδοτήσεων, όπερ αποτελεί πάγιο σκοπό των διαδοχικών ρυθμίσεων της Ένωσης για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, είτε στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΟΚ) 2830/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977, περί των αναγκαίων μέτρων για να επιτευχθεί η δυνατότης συγκρίσεως της λογιστικής και των ετησίων λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/002, σ. 35), είτε στο πλαίσιο της οδηγίας 91/440 ή της οδηγίας 2001/12.
- 67 Συναφώς, επισημαίνεται ότι το άρθρο 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440 προβλέπει, όσον αφορά τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και φορτίου, υποχρεώσεις τήρησεως λογιστικής και δημοσιεύσεως ανάλογες με αυτές του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440, με σαφή διατύπωση, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 9 της οδηγίας 2001/12, της απαιτήσεως για διαφάνεια των οικονομικών τους, περιλαμβανομένης και κάθε είδους κρατικής χρηματοδοτικής αντισταθμίσεως ή βοήθειας.
- 68 Ως εκ τούτου, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440 δεν έχει την έννοια ότι περιορίζει τις υποχρεώσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μόνον στην καταχώριση των λαμβανομένων κρατικών ενισχύσεων στη λογιστική τους, και τούτο έστω και αν η καταχώριση αυτή καθιστά δυνατή, στο πλαίσιο της εσωτερικής λογιστικής των ως άνω εταιριών, την παρακολούθηση της απαγορεύσεως μεταφοράς των ενισχύσεων αυτών.
- 69 Όμως, εν προκειμένω και όπως αναγνωρίζει το κράτος μέλος αυτό, οι λαμβανόμενες από τις θυγατρικές της DB AG κρατικές ενισχύσεις, ως προς τις οποίες η Επιτροπή δεν προβάλλει ότι δεν καταχωρίστηκαν πράγματι στη λογιστική τους, δεν εμφανίζονται στους λογαριασμούς των θυγατρικών της DB AG. Λόγω της παραλείψεως αυτής, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, δεν μπορεί να

καθοριστεί σε ποιο βαθμό τα μεταφερθέντα στην DB AG από τους διαχειριστές υποδομής κέρδη περιελάμβαναν τέτοιες ενισχύσεις και δεν πληρούται η μνημονευθείσα στη σκέψη 66 της παρούσας αποφάσεως απαίτηση λογιστικής διαφάνειας.

- 70 Συνεπώς, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, παραλείποντας να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε η λογιστική οργάνωση να καθιστά δυνατή την παρακολούθηση της απαγορεύσεως μεταφοράς, προς τις υπηρεσίες μεταφορών, των δημοσίων κονδυλίων που χορηγούνται για την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440.
- 71 Επομένως, η δεύτερη αιτίαση πρέπει να γίνει δεκτή.

*Επί της πρώτης αιτιάσεως, με την οποία προβάλλεται παράβαση του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440, καθόσον οι συμβάσεις εκχωρήσεως κερδών επιτρέπουν τη χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών με κονδύλια προοριζόμενα για τη σιδηροδρομική υποδομή*

*– Επιχειρήματα των διαδίκων*

- 72 Με την πρώτη αιτίασή της, η Επιτροπή προσάπτει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ότι έκανε δεκτό σύστημα συμβάσεων εκχωρήσεως κερδών το οποίο επιτρέπει, κατά παράβαση του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440, τη μεταφορά προς τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών των δημοσίων κονδυλίων που έχουν χορηγηθεί για την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής.
- 73 Κατά την Επιτροπή, τα κέρδη από τις θυγατρικές της DB AG, που οποίες δραστηριοποιούνται στις αγορές υποδομών, τα οποία εκχωρούνται σε αυτή βάσει της συμβάσεως εκχωρήσεως κερδών, χρησιμοποιήθηκαν για δραστηριότητες αφορώσες την παροχή υπηρεσιών, ανεξαρτήτως της προελεύσεως των κερδών και, συνεπώς, ακόμα και αν προέρχονταν από δημόσια κονδύλια καταβληθέντα για τη διαχείριση υποδομών.
- 74 Συναφώς, η Επιτροπή αναφέρεται στην κάλυψη των ζημιών των εταιριών του ομίλου DB που προσφέρουν υπηρεσίες μεταφορών, όπως της DB Schenker Rail κατά τη διάρκεια των ετών 2009 και 2010. Αναφέρεται επίσης στη χρηματοδότηση της κτήσεως, από τον όμιλο DB, άλλων επιχειρήσεων μεταφορών καθώς και στη βελτίωση της φερεγγυότητας του ομίλου αυτού στο σύνολό του. Επί του σημείου αυτού, η Επιτροπή διευκρινίζει ότι οι DB Netz, DB Station & Service και DB Energie είχαν κέρδη κατά τη διάρκεια της περιόδου από το 2007 έως το 2011 μόνον χάρη στα έσοδα από τις σιδηροδρομικές υποδομές ή/και από τα δημόσια κονδύλια και, ως εκ τούτου, τα μεταφερθέντα κέρδη περιέχουν στοιχεία ενισχύσεων κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440.
- 75 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υποστηρίζει, αφενός, ότι η αιτίαση αυτή οφείλεται σε εσφαλμένη ερμηνεία του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440 και, αφετέρου, ότι μετέφερε ορθώς τη διάταξη αυτή στην εσωτερική έννομη τάξη με το άρθρο 9, παράγραφος 1b, του AEG.
- 76 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας φρονεί ότι το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440 δεν αποκλείει ούτε την πραγματοποίηση κερδών από τις θυγατρικές εταιρίες ούτε τη μεταγενέστερη καταβολή των κερδών αυτών στη μητρική τους εταιρία, εφόσον απαγορεύει μόνον τη μεταφορά των δημοσίων κονδυλίων που χορηγούνται στη σιδηροδρομική υποδομή, και όχι των εσόδων που αντλούν από την εμπορική εκμετάλλευσή της οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής.

- 77 Στο υπόμνημα απαντήσεως, η Επιτροπή αμφισβητεί την ερμηνεία του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440 που προέκρινε η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Κατά την Επιτροπή, από την πρόταση της οδηγίας 2001/12 προκύπτει ότι η διάταξη αυτή αποσκοπεί στη διασφάλιση ίσης και μη δημιουργούσας δυσμενείς διακρίσεις μεταχειρίσεως όλων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, σκοπός ο οποίος μπορεί να επιτευχθεί μόνον λαμβανομένης υπόψη όλης της χρηματοδοτήσεως της υποδομής, αφενός, με το σύνολο του κόστους της και, αφετέρου, με το σύνολο των εσόδων, ήτοι των δημοσίων κονδυλίων και των τελών για τη χρήση του δικτύου.
- 78 Η Επιτροπή αμφισβητεί επίσης το επιχείρημα ότι ο όρος «κρατικές ενισχύσεις» του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440 προσδιορίζει μόνον τα δημόσια κονδύλια που χορηγούνται από δημόσιο προϋπολογισμό δυνάμει συγκεκριμένης νομικής βάσεως. Σκοπός της διατάξεως αυτής είναι να εμποδίζει τις έμμεσες επιδοτήσεις και τόσο το γράμμα της όσο και οι προπαρασκευαστικές εργασίες της επιβεβαιώνουν ότι πρόκειται για δημόσια κονδύλια κατά την έννοια του καθεστώτος των κρατικών ενισχύσεων, το οποίο χρησιμοποιεί την ίδια ορολογία.
- 79 Στο υπόμνημα ανταπαντήσεως, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν απέδειξε τους ισχυρισμούς της και παραθέτει ελέγχους επί των οικείων κονδυλίων που πραγματοποίησε *ex ante* και *ex post* η Bundesnetzagentur (ομοσπονδιακή υπηρεσία δικτύων, Γερμανία) καθώς και το Bundesrechnungshof (ομοσπονδιακό Ελεγκτικό Συνέδριο, Γερμανία).
- 80 Η Ιταλική Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440 θεσπίζει απλώς λογιστικούς κανόνες προς αποφυγή του κινδύνου έμμεσων επιδοτήσεων. Είναι επίσης της γνώμης ότι τίποτα δεν εμποδίζει τον διαχειριστή του δικτύου να διαχειρίζεται αυτόνομα τα κέρδη. Συναφώς, τονίζει ότι το Δικαστήριο αναγνώρισε το κύρος της δομής της επιχειρήσεως υπό μορφή εταιρίας χαρτοφυλακίου και η προσέγγιση της Επιτροπής μειώνει το περιθώριο αυτονομίας της διαχειρίσεως των σιδηροδρομικών ομίλων, όπερ προσκρούει στα άρθρα 4 και 5 της οδηγίας 91/440.

– Εκτίμηση του Δικαστηρίου

- 81 Κατ' εφαρμογήν του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440, απαγορεύονται οι μεταφορές των χορηγουμένων σε δραστηριότητα διαχειρίσεως σιδηροδρομικής υποδομής κρατικών ενισχύσεων με προορισμό δραστηριότητες παροχής σιδηροδρομικών μεταφορών και αντιστρόφως.
- 82 Επομένως, η μη τήρηση της απαγορεύσεως αυτής προϋποθέτει, αφενός, ότι πρόκειται για μεταφορά «κρατικών ενισχύσεων» και, αφετέρου, ότι η μεταφορά αυτή γίνεται υπέρ άλλης δραστηριότητας από αυτή για την οποία χορηγήθηκε.
- 83 Πλην όμως, στο πλαίσιο της παρούσας αιτιάσεως, η Επιτροπή, εν πάση περιπτώσει, δεν απέδειξε επαρκώς κατά νόμον ότι οι συμβάσεις εκχωρήσεως κερδών, ακόμα και αν υποτεθεί ότι μπορεί βάσει αυτών να μεταφέρθηκαν κρατικές ενισχύσεις, όπερ αμφισβητεί η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, οδήγησαν στις προβαλλόμενες μεταφορές ποσών, για να χρησιμοποιηθούν σε δραστηριότητες σιδηροδρομικής μεταφοράς που μπορούν να εξακριβωθούν.
- 84 Κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο διαδικασίας λόγω παραβάσεως δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ, εναπόκειται στην Επιτροπή να θεμελιώσει την ύπαρξη της προβαλλομένης παραβάσεως και να προσκομίσει στο Δικαστήριο τα απαραίτητα στοιχεία για την εκ μέρους του εξακρίβωση του υποστατού αυτής της παραβάσεως, χωρίς να δύναται η Επιτροπή να στηριχθεί σε κανένα τεκμήριο (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 22ας Νοεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-600/10, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2012:737, σκέψη 13, και της 10ης Νοεμβρίου 2016, Επιτροπή κατά Ελλάδας, C-504/14, EU:C:2016:847, σκέψη 111 καθώς και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).



- 85 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισε η Επιτροπή ως προς τα επίμαχα πραγματικά περιστατικά, ήτοι τη χρησιμοποίηση των κερδών που εκχωρήθηκαν στο πλαίσιο συμβάσεων εκχώρησης κερδών για χρηματοδότηση υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών με κονδύλια προοριζόμενα για τη σιδηροδρομική υποδομή, είναι ελάχιστα, αν όχι και καθόλου, τεκμηριωμένα και κατ' ουσίαν συγκυριακά.
- 86 Κατ' αρχάς, όσον αφορά τα στοιχεία που προσκομίστηκαν προς στήριξη του ισχυρισμού περί μεταφοράς κερδών προοριζόμενων να αντισταθμίσουν τα ελλείμματα του φορέα παροχής υπηρεσιών μεταφορών DB Schenker Rail για τα έτη 2009 και 2010, η Επιτροπή απλώς αναφέρει, παραπέμποντας στην αιτιολογημένη γνώμη της, ότι οι εταιρίες διαχείρισεως υποδομών του ομίλου DB είχαν κέρδη και ότι, συγχρόνως, η DB AG αντιστάθμισε τις ζημιές που υπέστησαν οι εταιρίες του ομίλου DB που δραστηριοποιούνται στις σιδηροδρομικές μεταφορές, χωρίς ωστόσο να αποδείξει ότι τα χρησιμοποιηθέντα για τις πράξεις αυτές ποσά πηγάζουν από ποσά προερχόμενα από μία ή περισσότερες εταιρίες του ομίλου DB που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υποδομών.
- 87 Στη συνέχεια, όσον αφορά τα στοιχεία που προσκομίστηκαν προς στήριξη του ισχυρισμού περί μεταφοράς κερδών που επέτρεψε στην DB AG να χρηματοδοτήσει την απόκτηση επιχειρήσεων του τομέα των μεταφορών, η Επιτροπή δεν προσδιορίζει, στα δικόγραφα της, τις επιχειρήσεις για τις οποίες πρόκειται, και παραπέμπει απλώς, επί του σημείου αυτού, στην αιτιολογημένη γνώμη της, η οποία δεν παρέχει κανένα άλλο στοιχείο εκτός από την εμπορική επωνυμία των επιχειρήσεων αυτών και, εν πάση περιπτώσει, δεν παρέχει στοιχεία απόβλεπτα των ποσών των ως άνω αποκλήσεων και του τρόπου χρηματοδότησής τους.
- 88 Περαιτέρω, όσον αφορά τα στοιχεία που προσκομίστηκαν προς στήριξη του ισχυρισμού περί μεταφοράς κερδών διά της οποίας κατέστη δυνατή η βελτίωση της αποδοτικότητας καθώς και της φερεγγυότητας του ομίλου DB, η Επιτροπή απλώς παραθέτει συνοπτικές αναφορές στις εκθέσεις οργανισμών αξιολογήσεως πιστοληπτικής ικανότητας οι οποίες είναι συναφώς μικρής αποδεικτικής αξίας.
- 89 Τέλος, όσον αφορά τον ισχυρισμό περί μεταφοράς κερδών προερχομένων από τις DB Netz, DB Station & Service ή ακόμα από την DB Energie, η Επιτροπή απλώς ισχυρίζεται ότι τα κέρδη των εταιριών αυτών, τα οποία εκτιμά, χωρίς συγκεκριμένες αποδείξεις, ότι πραγματοποιήθηκαν μόνον χάρη στα έσοδα από τη χρήση της υποδομής και από τα δημόσια κονδύλια, εκχωρήθηκαν δυνάμει των συμβάσεων εκχώρησης κερδών στην DB AG, αλλά δεν προσκομίζει κανένα στοιχείο αποδεικνύον ότι, στη συνέχεια, τα κέρδη αυτά χρησιμοποιήθηκαν για τη χρηματοδότηση δραστηριοτήτων σιδηροδρομικών μεταφορών.
- 90 Επομένως και χωρίς να χρειάζεται να εκτιμηθεί αν οι προβαλλόμενες από την Επιτροπή μεταφορές κερδών πρέπει να χαρακτηρισθούν μεταφορές «ενισχύσεων» κατά την έννοια του άρθρου 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440, διαπιστώνεται ότι το Δικαστήριο δεν διαθέτει επαρκή στοιχεία βάσει των οποίων να μπορεί να διαπιστώσει ότι οι επίμαχες συμβάσεις εκχώρησης κερδών επέτρεψαν τη χρηματοδότηση υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών με κονδύλια προοριζόμενα για τη σιδηροδρομική υποδομή και, ως εκ τούτου, ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440.
- 91 Κατά συνέπεια, η πρώτη αίτηση της Επιτροπής πρέπει να απορριφθεί.

*Επί της τρίτης αιτιάσεως, με την οποία προβάλλεται παράβαση του άρθρου 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 καθόσον, μέσω των συμβάσεων εκχωρήσεως κερδών εντός του ομίλου DB, τα τέλη για τη χρήση της υποδομής χρησιμοποιούνται για σκοπούς διαφορετικούς από τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του διαχειριστή της υποδομής*

*– Επιχειρήματα των διαδίκων*

- 92 Με την τρίτη αιτίαση, η Επιτροπή προσάπτει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ότι, μέσω των συμβάσεων εκχωρήσεως κερδών εντός του ομίλου DB, τα τέλη για τη χρήση της υποδομής χρησιμοποιούνται για σκοπούς διαφορετικούς από τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του διαχειριστή της υποδομής, κατά παράβαση του άρθρου 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14.
- 93 Συναφώς, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι οι μεταφορές των κερδών των διαχειριστών υποδομής στην DB AG, οι οποίες προβλέπονται στις συμβάσεις εκχωρήσεως κερδών, σημαίνουν ότι τα τέλη που καταβάλλονται για τη χρήση της υποδομής δεν χρησιμοποιούνται από τον διαχειριστή της υποδομής για τις ούτως καθοριζόμενες δραστηριότητες. Τούτο ισχύει τουλάχιστον στις περιπτώσεις κατά τις οποίες κανένα κέρδος δεν δημιουργείται χωρίς καταβολή τέλους, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της DN Netz, της DB Station & Service και της DB Energie. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι είναι σαφές ότι τα τέλη αφαιρούνται από τον διαχειριστή της υποδομής και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για σκοπούς ξένους προς τις δραστηριότητές του.
- 94 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, υποστηριζόμενη από την Ιταλική Δημοκρατία, εκτιμά ότι, από συστηματική άποψη, το άρθρο 6, παράγραφος 1, το άρθρο 7, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, και το άρθρο 8, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 ανέχονται το να επιτυγχάνουν οι διαχειριστές υποδομών ορισμένο ποσοστό αποδόσεως, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος των εισπρακτέων τελών. Επιπλέον, καμία διάταξη της οδηγίας αυτής δεν ρυθμίζει τη χρησιμοποίηση των κερδών των διαχειριστών υποδομών, οι οποίοι έχουν πλήρη διακριτική ευχέρεια να τα εκχωρήσουν στη μητρική τους εταιρία.
- 95 Ως εκ τούτου, η οδηγία 2001/14 δεν αποκλείει την εκχώρηση των κερδών που πραγματοποιούνται χάρη στα τέλη για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, τα οποία υπολογίζονται βάσει ποσοστού αποδόσεως ανάλογου των ιδίων πόρων. Εξάλλου, το άρθρο 14, παράγραφος 4, πρώτη περίοδος, του AEG προβλέπει ότι τα τέλη υποδομής πρέπει να υπολογίζονται κατά τρόπον ώστε να καλύπτουν το κόστος στο οποίο υποβάλλεται ο διαχειριστής της υποδομής, συν ένα ποσοστό αποδόσεως, ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς. Η ούτως πραγματοποιούμενη απόδοση δεν συνεπάγεται, αντιθέτως προς την άποψη που υποστηρίζει η Επιτροπή, κανένα έλλειμμα στη χρηματοδότηση της υποδομής αυτής.
- 96 Τέλος, η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από πρόταση τροποποίησης την οποία εκπόνησε προσφάτως η Επιτροπή στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, κατά την οποία δεν απαιτείται τα έσοδα από τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής να διατίθενται οπωσδήποτε για την εκμετάλλευση ή στη συντήρηση των σιδηροδρομικών γραμμών.
- 97 Στο υπόμνημα απαντήσεως, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το άρθρο 6 της οδηγίας 2001/14 εξηγείται από τον τρόπο υπολογισμού των τελών υποδομής, ο οποίος συνήθως εφαρμόζεται σε συνάρτηση με το άμεσο κόστος και το χρόνιο έλλειμμα που αντιμετωπίζουν οι διαχειρίστριες επιχειρήσεις εάν οι δημόσιες αρχές δεν αναλαμβάνουν, έστω και μερικώς, το κόστος της σιδηροδρομικής υποδομής. Υπό τις συνθήκες αυτές, το άρθρο 6 της οδηγίας 2001/14 υποχρεώνει τα κράτη μέλη να αναλαμβάνουν την οικονομική ευθύνη τους έναντι των διαχειριστών της υποδομής αυτής και να ισοσκελίζουν τους προϋπολογισμούς τους.
- 98 Περαιτέρω, η Επιτροπή παραπέμπει σε γνωμοδότηση του Bundesrat (Ομοσπονδιακού Συμβουλίου, Γερμανία) ενισχύουσα την άποψή της και καταδεικνύουσα τον αρνητικό αντίκτυπο των συμβάσεων εκχωρήσεως κερδών, καθώς και στην έναρξη ισχύος, την 1η Ιανουαρίου 2015, της LuFV II, η οποία

προορίζεται να άρει την ανησυχία του Bundesrat (Ομοσπονδιακού Συμβουλίου) δεδομένου ότι προβλέπει ότι τα κέρδη των διαχειριστών των σιδηροδρομικών υποδομών εκχωρούνται απευθείας στο ομοσπονδιακό κράτος ώστε αυτό να τα επενδύσει στις εν λόγω υποδομές.

- 99 Στο υπόμνημα ανταπαντήσεως, η Γερμανική Κυβέρνηση δέχεται ότι τα κονδύλια που η DB Netz εκχωρεί στην DB AG προέρχονται, εν όλω ή εν μέρει, από τα έσοδα από τη χρήση των σιδηροδρομικών γραμμών, αλλά δηλώνει ότι τα κονδύλια αυτά παύουν να χαρακτηρίζονται ως τέλη για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής το αργότερο κατά την ημερομηνία που λαμβάνονται από την DB Netz, ως αντιπαροχή για τη χορήγηση της χρήσεως των γραμμών αυτών, και κατά την οποία διατίθενται για τη χρηματοδότηση των οικείων δραστηριοτήτων.

*– Εκτίμηση του Δικαστηρίου*

- 100 Κατά το άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, τα τέλη για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής καταβάλλονται στον διαχειριστή υποδομής, ο οποίος τα χρησιμοποιεί για τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του.
- 101 Με την τρίτη αιτίαση, η Επιτροπή εκτιμά, κατ' ουσίαν, ότι προσκρούει στη διάταξη αυτή το γεγονός ότι οι διαχειριστές της σιδηροδρομικής υποδομής του ομίλου έχουν συστηματικώς κέρδη τα οποία, στη συνέχεια και κατ' εφαρμογήν των επίμαχων συμβάσεων εκχωρήσεως κερδών, μπορούν να μεταφέρονται στην DB AG, καταλήγοντας έτσι στο ότι η DB AG μπορεί να χρησιμοποιεί τα προερχόμενα από τα τέλη υποδομής ποσά για σκοπούς άλλους εκτός από τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων των εν λόγω διαχειριστών της σιδηροδρομικής υποδομής.
- 102 Υπό τις συνθήκες αυτές, παράβαση εκ μέρους της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας των υποχρεώσεων που υπέχει από το άρθρο 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 προϋποθέτει ότι η Επιτροπή αποδεικνύει, αφενός, ότι τα εν λόγω κέρδη πηγάζουν, τουλάχιστον εν μέρει, από τέλη υποδομής κατά την έννοια της διατάξεως αυτής ώστε εξομοιώνονται με αυτά και, αφετέρου, ότι τα εν λόγω κέρδη διατέθηκαν πράγματι για σκοπούς διαφορετικούς από τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων των διαχειριστών της σιδηροδρομικής υποδομής.
- 103 Διαπιστώνεται ότι, εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή δεν απέδειξε επαρκώς κατά νόμον ότι τα κέρδη όλων ή μερικών διαχειριστών της σιδηροδρομικής υποδομής του ομίλου DB που πηγάζουν από τα τέλη υποδομής διατέθηκαν πράγματι για σκοπούς άλλους εκτός από τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων τους.
- 104 Συναφώς, στη σκέψη 84 της παρούσας αποφάσεως υπομνήσθηκε ότι εναπόκειται στην Επιτροπή να αποδείξει την ύπαρξη της προβαλλομένης παραβάσεως.
- 105 Εν προκειμένω, πέραν του ότι η Επιτροπή παραπέμπει μόνον εμμέσως στους διαχειριστές της υποδομής των οποίων τα κέρδη, μέσω των συμβάσεων εκχωρήσεως κερδών, φέρεται να χρησιμοποιήθηκαν για άλλους σκοπούς, από τα υπομνησθέντα στη σκέψη 93 της παρούσας αποφάσεως υπομνημάτά της προκύπτει ότι η Επιτροπή στηρίζει, κατ' ουσίαν τη συλλογιστική της στο γεγονός ότι η εκχώρηση των κερδών των διαχειριστών υποδομής του ομίλου DB στην DB AG συνεπάγεται οπωσδήποτε χρησιμοποίηση για σκοπούς διαφορετικούς από τους επιβαλλόμενους με το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14. Πάντως, η ίδια η Επιτροπή αναφέρει ότι ο προβληθείς αυτοματισμός αποδείχθηκε μόνο σε ορισμένες καταστάσεις, ήτοι όταν δεν είχε υπάρξει κέρδος άνευ καταβολής τέλους.
- 106 Συναφώς, παρατηρείται εξάλλου ότι η μεταφορά των κερδών διαχειριστή σιδηροδρομικών υποδομών σε τρίτη οντότητα πιθανώς δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκην ότι χρησιμοποιούνται πόροι αφορώντες σκοπούς διαφορετικούς από τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων υποδομής του εν λόγω διαχειριστή, όπως καταδεικνύει ο μηχανισμός της LuFV II που δημιουργεί ένα κλειστό κύκλωμα

χρηματοδοτήσεως για τα απορρέοντα από τη διαχείριση υποδομής κέρδη τα οποία καταβάλλονται εξ ολοκλήρου στο ομοσπονδιακό κράτος πριν να επενδυθούν εκ νέου εξ ολοκλήρου στην εν λόγω υποδομή.

- 107 Συνεπώς, εναπέκειτο στην Επιτροπή να προσδιορίσει με μεγαλύτερη ακρίβεια τα πραγματικά στοιχεία προς στήριξη της τρίτης αιτιάσεως.
- 108 Εξάλλου, και όσον αφορά ειδικότερα τα πραγματοποιηθέντα το 2009 κέρδη, τα οποία μεταφέρθηκαν από την DB Netz στην DB AG, παρατηρείται ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αμφισβήτησε ουσιαστικά το γεγονός ότι τα μεταφερθέντα στην DB AG κέρδη προέρχονταν από τέλη υποδομής, ισχυριζόμενη ότι, σύμφωνα με την έκθεση δραστηριοτήτων της DB Netz, τα κέρδη αυτά πηγάζουν κατ' ουσίαν από τη ρευστοποίηση αποθεματικών για πωλήσεις ακινήτων. Η Επιτροπή ουδόλως αμφισβήτησε τη διευκρίνιση αυτή και απλώς διαπίστωσε ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν αντέκρουσε τις λοιπές προβληθείσες καταστάσεις.
- 109 Συνεπώς, χωρίς καν να χρειάζεται να εκτιμηθεί αν τα κέρδη των διαχειριστών σιδηροδρομικών υποδομών τα οποία μεταφέρονται σε τρίτες οντότητες μπορούν να εξομοιωθούν με τέλη υποδομών για την εφαρμογή του άρθρου 7, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14, όπερ αμφισβητεί η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε επαρκώς κατά νόμον ότι τα προβληθέντα κέρδη όλων ή μερικών διαχειριστών υποδομής του ομίλου DB προέρχονταν από τα τέλη υποδομής ή διατέθηκαν σε χρήσεις διαφορετικές από την ανατεθείσα στους διαχειριστές αυτούς χρηματοδότηση των σιδηροδρομικών υποδομών.
- 110 Ως εκ τούτου, η τρίτη αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

*Επί της τετάρτης αιτιάσεως, με την οποία προβάλλεται παράβαση του άρθρου 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440 και του συνδυασμού των διατάξεων του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 και του σημείου 5 του παραρτήματος του κανονισμού αυτού, καθόσον τα δημόσια κονδύλια που χορηγούνται για δραστηριότητες σχετικά με την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας δεν καταχωρίζονται χωριστά στους λογαριασμούς της DG Regio*

*– Επιχειρήματα των διαδίκων*

- 111 Με την τέταρτη αιτίαση, η Επιτροπή προσάπτει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας το ότι τα δημόσια κονδύλια που χορηγούνται στην DB Regio για δραστηριότητες σχετικά με την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ως κοινωφελούς υπηρεσίας δεν εμφανίζονται χωριστά, ανά σύμβαση, στους λογαριασμούς της εταιρίας αυτής, αντιθέτως προς τα επιτασσόμενα με το άρθρο 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440 και το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007, σε συνδυασμό με το σημείο 5, τελευταία περίπτωση, του παραρτήματος του κανονισμού αυτού.
- 112 Κατά την Επιτροπή, οι αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και τα έσοδα από τις πωλήσεις εισιτηρίων αναφέρονται μόνον υπό μορφή συνολικών ή αθροισμένων ποσών για όλες τις παρεχόμενες υπηρεσίες και, επομένως, είναι αδύνατον να εξακριβωθεί αν, σε κάθε περίπτωση, οι χορηγούμενες αντισταθμίσεις είναι υπερβολικές ώστε να εντοπισθούν τυχόν έμμεσες επιδοτήσεις.
- 113 Όσον αφορά το άρθρο 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υποστηρίζει ότι, ως φορέας παροχής υπηρεσιών περιφερειακών μεταφορών, η DB Regio δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της διατάξεως αυτής, σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής. Το συμπέρασμα αυτό απορρέει από το άρθρο 3 της οδηγίας 91/440 το οποίο καθορίζει τις «περιφερειακές υπηρεσίες» ως «υπηρεσίες μεταφορών που αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφορών μιας περιοχής».

- 114 Όσον αφορά την παράβαση του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ερμηνεύει το σημείο 5 του παραρτήματος του κανονισμού αυτού υπό την έννοια ότι απαιτεί τον διαχωρισμό των συμβάσεων στους λογαριασμούς μόνον στην περίπτωση κατά την οποία ένας φορέας ασκεί συγχρόνως δραστηριότητες οι οποίες αντισταθμίζονται βάσει του καθεστώτος της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και άλλες δραστηριότητες. Τούτο δεν συμβαίνει στην περίπτωση της DB Regio η οποία παρέχει μόνον υπηρεσίες μεταφοράς στο πλαίσιο αποστολής κοινωφελούς υπηρεσίας.
- 115 Συναφώς, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το σημείο 5 του εν λόγω παραρτήματος δεν αναφέρει ρητώς την ανάλυση ανά μεμονωμένη σύμβαση στους λογαριασμούς. Ωστόσο, είναι της γνώμης ότι η υποχρέωση αυτή προκύπτει από το σύνολο της σχετικής κανονιστικής ρυθμίσεως καθώς και από τον επιδιωκόμενο με αυτήν στόχο και, ειδικότερα, από τον συνδυασμό των διατάξεων των σημείων 2 και 5 του παραρτήματος του κανονισμού 1370/2007.
- 116 Στο υπόμνημα ανταπαντήσεως, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας διευκρινίζει, όσον αφορά την προβαλλόμενη παράβαση του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007, ότι ο σκοπός του σημείου 5 του παραρτήματος αυτού δεν είναι η αποφυγή έμμεσων επιδοτήσεων μεταξύ των διαφόρων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αλλά μεταξύ των συμβάσεων για τις οποίες καταβάλλεται αντιστάθμιση και αυτών για τις οποίες δεν προβλέπεται τέτοια αντιστάθμιση.
- 117 Υποστηρίζοντας την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η Ιταλική Κυβέρνηση εκτιμά ότι καμία από τις επίμαχες διατάξεις δεν απαιτεί χωριστή δημοσίευση κάθε συμβάσεως αφορώσας την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς ως κοινωφελούς υπηρεσίας.
- *Εκτίμηση του Δικαστηρίου*
- 118 Κατά το άρθρο 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440, τα κονδύλια που καταβάλλονται σε δραστηριότητες σχετικά με την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας πρέπει να εμφανίζονται χωριστά στους αντίστοιχους λογαριασμούς αποτελεσμάτων χρήσεως καθώς και στους ισολογισμούς και να μην μεταφέρονται σε δραστηριότητες που αφορούν την παροχή άλλων υπηρεσιών μεταφορών ή οποιαδήποτε άλλα θέματα.
- 119 Προς αύξηση της διαφάνειας και προς αποφυγή των εμμέσων επιδοτήσεων, όταν φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν εκμεταλλεύεται μόνον αντισταθμιζόμενες υπηρεσίες υποκείμενες σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών μεταφορών, αλλά και άλλες δραστηριότητες, το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 σε συνδυασμό με το σημείο 5, πρώτη και τελευταία περίπτωση, του παραρτήματος του κανονισμού αυτού επιβάλλει ορισμένες ελάχιστες λογιστικές απαιτήσεις στον φορέα αυτόν. Ο εν λόγω φορέας πρέπει, μεταξύ άλλων, να μεριμνά ώστε οι λογαριασμοί εκμεταλλεύσεως που αντιστοιχούν σε καθεμία από τις δραστηριότητές του να είναι χωριστοί και το κόστος παροχής δημόσιας υπηρεσίας να ισοσκελίζεται με τα έσοδα από την εκμετάλλευση και με τις καταβολές από τις δημόσιες αρχές, χωρίς δυνατότητα μεταφοράς των εσόδων προς άλλον τομέα δραστηριότητας του φορέα παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- 120 Βάσει των δύο αυτών διατάξεων, η Επιτροπή προσάπτει στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ότι παρέβη τις υποχρεώσεις της καθόσον στους λογαριασμούς της DB Regio εμφανίζονται μόνον συνολικώς τα κονδύλια που καταβάλλονται στις δραστηριότητες σχετικά με την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας και όχι, όπως απαιτούν οι εν λόγω διατάξεις, ανά σύμβαση, εμποδίζοντας έτσι τον εντοπισμό τυχόν έμμεσων επιδοτήσεων.
- 121 Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας αμφισβητεί το βάσιμο της τετάρτης αιτιάσεως για τον λόγο ότι, αφενός, η οδηγία 91/440 δεν έχει εφαρμογή στην DB Regio και, αφετέρου, ότι η αιτίαση αυτή πηγάζει από εσφαλμένη ερμηνεία των σχετικών διατάξεων.

- 122 Επομένως, πρώτον, πρέπει να εκτιμηθεί αν η οδηγία 91/440 έχει πράγματι εφαρμογή στην DB Regio, λαμβανομένου υπόψη του άρθρου 2, παράγραφος 2, της οδηγίας αυτής που αποκλείει του πεδίου εφαρμογής της τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις των οποίων η δραστηριότητα περιορίζεται στην εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών.
- 123 Συναφώς, και όπως παρατηρεί ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 138 των προτάσεών του, η Επιτροπή παραθέτει, στα υπομνήματά της, τη δημοσιευθείσα από την DB Regio ετήσια έκθεση 2013 από την οποία προκύπτει σαφώς ότι η εταιρία αυτή δεν συγκεντρώνει μόνον όλες τις δραστηριότητες που συνδέονται με τις περιφερειακές μεταφορές του ομίλου DB, αλλά και αυτές που συνδέονται με τις μεταφορές μεταξύ της Γερμανίας και των γειτονικών χωρών.
- 124 Επομένως, από το έγγραφο αυτό, το οποίο δημοσίευσε η DB Regio, και ειδικότερα, από τη μνεία του διεθνούς μέρους της δραστηριότητάς της, προκύπτει σαφώς ότι η εταιρία αυτή δεν περιορίζει τη δραστηριότητά της μόνον στην εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών ή περιφερειακών μεταφορών του άρθρου 2, παράγραφος 2, της οδηγίας 91/440.
- 125 Συνεπώς, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας δεν μπορεί να επικαλεστεί τη διάταξη αυτή για να αποκλείσει τη δυνατότητα εφαρμογής της οδηγίας 91/440 στη λογιστική κατάσταση της DB Regio.
- 126 Δεύτερον, πρέπει να εκτιμηθεί αν η Επιτροπή μπορεί θεμιτώς να προσάψει στο εν λόγω κράτος μέλος, είτε βάσει του άρθρου 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440 είτε του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 σε συνδυασμό με το σημείο 5 του παραρτήματος του κανονισμού αυτού, το γεγονός ότι, στη λογιστική της, η DB Regio δεν παρουσιάζει χωριστά, ανά σύμβαση, τα δημόσια κονδύλια που καταβάλλονται στις δραστηριότητες σχετικά με την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας.
- 127 Συναφώς, διαπιστώνεται ότι από καμία από τις δύο αυτές διατάξεις δεν προκύπτει ότι οι φορείς παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που εκμεταλλεύονται συγχρόνως τόσο αντισταθμιζόμενες δραστηριότητες υποκείμενες σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσο και άλλες δραστηριότητες υποχρεούνται, στους ετήσιους λογαριασμούς τους, να προσδιορίζουν χωριστά, ανά σύμβαση, τα δημόσια κονδύλια που χορηγούνται για τη δραστηριότητά τους παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- 128 Αντιθέτως, οι δύο αυτές διατάξεις επιβάλλουν στους φορείς αυτούς μόνον την υποχρέωση λογιστικού διαχωρισμού των διαφόρων τομέων δραστηριοτήτων τους.
- 129 Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440 απαιτεί, σε θέματα λογιστικής καταχώρισης των κονδυλίων που καταβάλλονται σε δραστηριότητες σχετικά με την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας, να διαχωρίζουν, αφενός, τις δραστηριότητές τους μεταφοράς επιβατών τις οποίες εξασφαλίζουν ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και, αφετέρου, τις λοιπές δραστηριότητές τους συμπεριλαμβανομένων των λοιπών υπηρεσιών μεταφοράς. Το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 σε συνδυασμό με το σημείο 5 του παραρτήματος του κανονισμού αυτού απαιτεί λογιστικό διαχωρισμό μεταξύ των δραστηριοτήτων δημόσιων μεταφορών που αποτελούν αντικείμενο αντισταθμίσεων για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και αυτών που δεν αποτελούν αντικείμενο τέτοιων αντισταθμίσεων.
- 130 Η ίδια αυτή απαίτηση λογιστικού διαχωρισμού των τομέων δραστηριοτήτων διέπει το άρθρο 6 της οδηγίας 91/440, όσον αφορά τη λογιστική καταχώριση των δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής.
- 131 Κατά συνέπεια, όπως παρατήρησε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 146 και 153 των προτάσεών του, η υποστηριζόμενη από την Επιτροπή ερμηνεία ότι οι επιχειρήσεις υποχρεούνται, στους ετήσιους λογαριασμούς τους, να προσδιορίζουν χωριστά, ανά σύμβαση, τα δημόσια κονδύλια που

καταβάλλονται για τις δραστηριότητές τους παροχής δημόσιας υπηρεσίας, δεν συνάγεται ούτε από το άρθρο 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440 ούτε από το άρθρο 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 σε συνδυασμό με το σημείο 5 του παραρτήματος του κανονισμού αυτού.

- 132 Συναφώς, το γεγονός ότι το σημείο 5, τελευταία περίπτωση, του παραρτήματος του κανονισμού 1370/2007 ορίζει ότι η λογιστική των φορέων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν πρέπει να επιτρέπει τη μεταφορά των εσόδων από παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε άλλον τομέα δραστηριότητας των φορέων αυτών, όπως και το γεγονός ότι υποχρέωση όπως αυτή που προβλέπει η Επιτροπή μπορεί να διασφαλίζει μεγαλύτερη διαφάνεια της δραστηριότητας των σχετικών επιχειρήσεων επιτρέποντας με τον τρόπο αυτόν τον εντοπισμό τυχόν έμμεσων επιδοτήσεων, δεν μπορούν να μεταβάλουν το συμπέρασμα αυτό.
- 133 Πράγματι, ούτε η επίκληση της πρακτικής αποτελεσματικότητας του άρθρου 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440 ούτε το πολύ γενικό και στερούμενο πρακτικών λεπτομερειών εφαρμογής περιεχόμενο του σημείου 5, τελευταία περίπτωση, του παραρτήματος του κανονισμού 1370/2007 μπορούν, αυτά καθαυτά, να δημιουργήσουν συγκεκριμένη υποχρέωση των κρατών μελών όπως η προβληθείσα από την Επιτροπή.
- 134 Επομένως, δεν μπορεί να προσαφθεί στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας ότι επέτρεψε να εμφανίζονται στους λογαριασμούς της DB Regio μόνον συνολικώς τα κονδύλια που καταβάλλονται στις δραστηριότητες σχετικά με την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών ως κοινωφελούς υπηρεσίας.
- 135 Κατά συνέπεια, η τέταρτη αιτίαση, με την οποία προβάλλεται παράβαση του άρθρου 9, παράγραφος 4, της οδηγίας 91/440 καθώς και του συνδυασμού των διατάξεων του άρθρου 6, παράγραφος 1, του κανονισμού 1370/2007 και του σημείου 5 του παραρτήματος του κανονισμού αυτού, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμη.
- 136 Κατόπιν των προεκτεθέντων, διαπιστώνεται ότι η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, παραλείποντας να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε, μέσω της λογιστικής οργανώσεως, να καθίσταται δυνατή η παρακολούθηση της απαγορεύσεως μεταφοράς, προς τις υπηρεσίες μεταφορών, των δημόσιων κονδυλίων που χορηγούνται για την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440.

### **Επί των δικαστικών εξόδων**

- 137 Δυνάμει του άρθρου 138, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, το Δικαστήριο μπορεί, σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων, να κατανείμει τα δικαστικά έξοδα ή να αποφασίσει ότι κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά έξοδά του. Δεδομένου ότι η προσφυγή της Επιτροπής γίνεται μερικώς μόνο δεκτή, το Δικαστήριο αποφασίζει ότι κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά έξοδά του.
- 138 Δυνάμει του άρθρου 140, παράγραφος 1, του εν λόγω Κανονισμού, τα κράτη τα οποία παρενέβησαν στη διαφορά φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, η Ιταλική Δημοκρατία και η Δημοκρατία της Λεττονίας φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφασίζει:

- 1) Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, παραλείποντας να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε, μέσω της λογιστικής οργανώσεως, να καθίσταται δυνατή η παρακολούθηση της απαγορεύσεως μεταφοράς, προς τις υπηρεσίες μεταφορών, των δημόσιων κονδυλίων που χορηγούνται για την εκμετάλλευση της σιδηροδρομικής υποδομής, παρέβη τις υποχρεώσεις που υπέχει από το άρθρο 6, παράγραφος 1, της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της**

**29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001.**

- 2) Απορρίπτει την προσφυγή κατά τα λοιπά.**
- 3) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, η Ιταλική Δημοκρατία και η Δημοκρατία της Λεττονίας φέρουν τα δικαστικά έξοδά τους.**

(υπογραφές)