



## Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

28. juuni 2017\*

Liikmesriigi kohustuste rikkumine — Ühenduse raudteede arendamine — Direktiiv 91/440/EMÜ — Artikli 6 lõige 1 — Deutsche Bahn kontsern — Kasumi loovutamise lepingud — Keeld kanda raudteeinfrastruktuuri majandamiseks makstud riiklike vahendeid üle raudteeveoteenuste valdkonda — Raamatupidamiskohustused — Direktiiv 91/440/EMÜ — Artikli 9 lõige 4 — Määrus (EÜ) nr 1370/2007 — Artikli 6 lõige 1 — Lisa punkt 5 — Raamatupidamiskohustused — Avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks makstud riiklike toetuste kajastamine lepingute kaupa

Kohtuasjas C-482/14,

mille ese on ELTL artikli 258 alusel 30. oktoobri 2014 esitatud liikmesriigi kohustuste rikkumise hagi,

**Euroopa Komisjon**, esindajad: W. Mölls, T. Maxian Rusche ja J. Hottiaux,

hageja,

*versus*

**Saksamaa Liitvabariik**, esindajad: T. Henze ja J. Möller, keda abistas *advocaat* R. Van der Hout,

kostja,

keda toetavad:

**Itaalia Vabariik**, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* S. Fiorentino,

**Läti Vabariik**, esindajad: I. Kucina, J. Treijs-Gigulis ja I. Kalniņš,

menetlusse astujad,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja president L. Bay Larsen, kohtunikud M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan ja D. Šváby (ettekandja),

kohtujurist: M. Campos Sánchez-Bordona,

kohtusekretär: ametnik K. Malacek,

arvestades kirjalikus menetluses ja 3. märtsi 2016. aasta kohtuistungil esitatut,

olles 26. mai 2016. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

\* Kohtumenetluse keel: saksa.

on teinud järgmise

### **otsuse**

- 1 Euroopa Komisjon palub oma hakis Euroopa Kohtul tuvastada, et kuna Saksamaa Liitvabariik:
  - aktsepteeris seda, et raudteeinfrastruktuuri majandamiseks makstud riiklikke vahendeid võidakse üle kanda raudteeveoteenuste valdkonda, siis on ta rikkunud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiivi 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT 2012, L 343, lk 32), artikli 6 lõiget 1 (endine nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT 1991, L 237, lk 25; ELT eriväljaanne 07/01, lk 341), muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiviga 2001/12/EÜ (EÜT 2001, L 75, lk 1; ELT eriväljaanne 07/05, lk 376) (edaspidi „direktiiv 91/440“) artikli 6 lõige 1);
  - ei ole võtnud kõiki vajalikke meetmeid, et raamatupidamisarvestus võimaldaks kontrollida, et järgitakse keeldu kanda raudteeinfrastruktuuri majandamiseks makstud riiklikke vahendeid üle veoteenuste valdkonda, siis on ta rikkunud direktiivi 2012/34 artikli 6 lõiget 4 (endine direktiivi 91/440 artikli 6 lõige 1);
  - ei ole võtnud kõiki vajalikke meetmeid tagamaks, et raudteeinfrastruktuuri kasutustasusid kasutatakse vaid raudteeinfrastruktuuri majandamise rahastamiseks, siis on ta rikkunud direktiivi 2012/34 artikli 31 lõiget 1 (endine Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT 2001, L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/05, lk 404) artikli 7 lõige 1);
  - ei ole võtnud kõiki vajalikke meetmeid tagamaks, et avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks makstud riiklike vahendite kohta peetakse eraldi arvestust, siis on ta rikkunud direktiivi 2012/34 artikli 6 lõiget 3 (endine direktiivi 91/440 artikli 9 lõige 4) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT 2007, L 315, lk 1), artikli 6 lõiget 1 koosmõjus määruse nr 1370/2007 lisa punktiga 5.

### **Õiguslik raamistik**

#### ***Liidu õigus***

#### ***Direktiiv 91/440***

- 2 Direktiivi 91/440 põhjendus 4 on sõnastatud järgmiselt:

„raudteesüsteemi edasine arendamine ja tõhus majandamine muutuks lihtsamaks, kui transporditeenuste osutamine ja infrastruktuuri majandamine teineteisest eraldada; sellises olukorras on oluline, et kumbagi eespool nimetatud tegevust majandatakse eraldi ja neil on eraldi raamatupidamisarvestus“.

3 Direktiivi artikli 2 lõige 2 sätestab:

„Käesoleva direktiivi reguleerimisalasse ei kuulu need ettevõtjad, kelle tegevus piirdub üksnes linna- või linnalähiliinide või piirkondlike liinide teenindamisega.“

4 Nimetatud direktiivi artiklis 3 on „piirkondlikud teenused“ määratletud kui „veoteenused, mis vastavad ühe piirkonna transpordivajadustele“.

5 2. jaos „Majandamise sõltumatus“ asuv artikkel 4 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et seoses majandus-, haldus- ja sisekontrolliga haldus-, majandus- ja raamatupidamisküsimuste üle oleks raudtee-ettevõtjatel sõltumatu staatus, mille kohaselt on eelkõige nende varad, eelarved ja raamatupidamisarvestus riigi omadest lahus.“

2. Kuigi raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja peab järgima liikmesriikide kehtestatud raamistikku ning konkreetseid maksustamis- ja kasutuseeskirju, vastutab ta oma majandus-, haldus- ja sisekontrolli eest.“

6 Direktiivi 91/440 artikkel 5 kõlab järgmiselt:

„1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et võimaldada raudtee-ettevõtjatel kohandada oma tegevust turunõuetega ja korraldada seda tegevust juhtorganite vastutusel, et pakkuda tõhusat ja asjakohast teenindust nõutavale teeninduskvaliteedile vastava madalaima võimaliku hinna eest.“

Raudtee-ettevõtteid juhitakse kooskõlas äriühingute suhtes kohaldatavate põhimõtetega; see kehtib ka neile riigi poolt määratud avaliku teenindamise kohustuse ja nende avaliku teenindamise lepingute kohta, mille nad liikmesriigi pädevate asutustega sõlmivad.

2. Raudtee-ettevõtjad koostavad oma äriplaani, sealhulgas investeerimis- ja rahastamiskavad. Kõnealuste kavade eesmärk on saavutada ettevõtja finantstasakaal ja muud tehnilise, äri- ja finantsjuhtimise eesmärgid; samuti esitavad nad kõnealuste eesmärkide saavutamise viisi.

[...]“.

7 Direktiivi 91/440 algse redaktsiooni artikli 6 lõige 1 oli sõnastatud järgmiselt:

„Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et veoteenuste osutamise ja raudteeinfrastruktuuri majandamisega seotud raamatupidamisarvestust peetakse eraldi. Ühele nimetatud tegevusaladest makstud vahendeid ei või teisele üle kanda.“

Mõlema tegevusala raamatupidamises tuleb kõnealusest keelust kinni pidada“

8 Direktiivi 91/440 artikli 6 lõige 1 sätestab:

„Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selle tagamiseks, et äritegevuse kohta, mis on seotud raudtee-ettevõtjate osutatavate veoteenustega, ja äritegevuse kohta, mis on seotud raudteeinfrastruktuuri majandamisega, koostatakse ja avaldatakse eraldi kasumiaruanded ja bilansid. Ühele nimetatud tegevusaladest makstud riiklikke vahendeid ei või teisele üle kanda.“

Mõlema tegevusala raamatupidamises tuleb kõnealusest keelust kinni pidada.“

- 9 Direktiivi artikli 9 lõige 4, mis lisati direktiiviga 2001/12, on sõnastatud järgmiselt:

„Raudtee-ettevõtjad peavad koostama ja avaldama kasumiaruanded ning bilansi või aktivat ja passivat kajastavad aastaaruanded kauba raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega seotud äritegevuse kohta. Sõitjateveoteenuse kui avaliku teenuse osutamiseks eraldatavad vahendid tuleb näidata eraldi asjaomases raamatupidamisarvestuses ja neid ei või üle kanda tegevusele, mis on seotud muude veoteenuste osutamisega või muu äritegevusega.“

- 10 Direktiivi 91/440 ülevõtmistähtaeg oli direktiivi artikli 15 kohaselt 1. jaanuar 1993.

- 11 Direktiivi 2012/34 artikli 65 kohaselt tunnistati direktiiv 91/440 alates 15. detsembrist 2012 kehtetuks. 12. märtsil 2015 avaldatud parandusega (ELT 2015, L 67, lk 32; edaspidi „12. märtsi 2015. aasta parandus“) määrati kehtetuks tunnistamise jõustumise kuupäevaks 17. juuni 2015.

#### ***Direktiiv 2001/12***

- 12 Direktiivi 2001/12 põhjendus 9 on sõnastatud järgmiselt:

„Reisijate ja kaupade veoteenuste tõhusa korralduse soodustamiseks ja nende rahastamise, sealhulgas kõikide riigi tasutud rahaliste hüvitiste või kogu riigi antud abi läbipaistvuse tagamiseks tuleb reisijate ja kaupade veoteenuste raamatupidamisarvestused teineteisest eraldada.“

#### ***Direktiiv 2001/14***

- 13 Direktiivi 2001/14 artikli 6 lõige 1 sätestab:

„Liikmesriigid kehtestavad tingimused, vajadusel ka ettemaksud, tagamaks et tavapärastes äritingimustes ning mõistliku ajavahemiku jooksul oleks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja bilansis tasakaalus ühelt poolt tulud infrastruktuuri kasutustasudest, ülejääk muust majandustegevusest ja riiklik toetus ning teiselt poolt infrastruktuurikulud.

Ilma et see mõjutaks võimalikku pikaajalist eesmärki katta kõikide transpordiliikide infrastruktuurikulud kasutajate arvelt, lähtudes eri transpordiliikide diskrimineerimata konkurentsitingimustes, kus raudteetransport suudab teiste transpordiliikidega konkureerida, võib liikmesriik artiklitega 7 ja 8 ette nähtud maksustamisraamistiku piires nõuda, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tasakaalustaks oma bilansi riikliku toetuseta.“

- 14 Direktiivi artikli 7 lõiked 1 ja 3 sätestavad:

„1. Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu makstakse raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale, kes rahastab selle arvelt oma majandustegevust.

[...]

3. Olenemata lõigetest 4 või 5 või artiklist 8, kehtestatakse tasu minimaalse teenustepaketi ning teenindusrajatistele raudteed mööda juurdepääsu eest lähtuvalt kuludest, mis kõnealuse rongiliikluse korraldamiseks otseselt kaasnevad.“

- 15 Direktiivi 2001/14 artikli 8 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kulude täieliku tagasisaamise kindlustamiseks võib liikmesriik, kui turg seda talub, nõuda tõhusate, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate põhimõtete alusel lisatasusid, tagades samas eelkõige rahvusvahelise raudteekaubaveonduse optimaalse konkurentsivõime. Kasutustasude määramise süsteem peab arvesse võtma raudteeveo-ettevõtjate tootlikkuse kasvu.

Tasumäärade suurus ei või siiski takistada infrastruktuuri kasutamist turusegmentide poolt, kes suudaksid tasuda vähemalt raudteeveoteenuse osutamisega otseselt kaasnevad kulud ning turu jaoks vastuvõetava osa tootlusest.“

- 16 Direktiivi 2001/14 ülevõtmistähtaeg oli direktiivi artikli 38 kohaselt 15. märts 2003.
- 17 Direktiivi 2012/34 artikli 65 kohaselt tunnistati direktiiv 2001/14 alates 15. detsembrist 2012 kehtetuks. 12. märtsil 2015 avaldatud parandusega määrati kehtetuks tunnistamise jõustumise kuupäevaks 17. juuni 2015.

### ***Määrus nr 1370/2007***

- 18 Määruse nr 1370/2007 artikli 6 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„Sõltumata lepingu sõlmimise viisist peavad kõik üldeeskirjaga või avaliku teenindamise lepinguga seotud hüvitised olema kooskõlas artikli 4 sätetega. Kõik hüvitised, mis on seotud vastavalt artikli 5 lõigetele 2, 4, 5 või 6 sõlmitud avaliku teenindamise otselepinguga, või üldeeskirjaga, peavad sõltumata oma laadist vastama ka lisa esitatud sätetele.“

- 19 Nimetatud määruse lisa „Hüvitamisele kohaldatavad eeskirjad artikli 6 lõikes 1 osutatud juhtudel“ punktid 2 ja 5 näevad ette:

„2. Hüvitis ei või ületada summat, mis vastab avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevalt avaliku teenuse osutaja kulude ja tulude suhtes avalduvale kogu positiivse või negatiivse finantsmõjuga võrdsele finantsmõjule. Nimetatud mõju hindamiseks võrreldakse avaliku teenindamise kohustuse täitmise olukorda selle olukorraga, mis oleks olnud juhul, kui seda kohustust ei täidetak. Netofinantsmõju arvutamisel juhindub pädev asutus alljärgnevast skeemist.

Kulud, mis on tehtud tulenevalt pädeva asutuse/pädevate asutuste poolt määratud ja avaliku teenindamise lepingus ja/või üldeeskirjas sisalduva avaliku teenindamise kohustusest või mitme avaliku teenindamise kohustusest;

miinus mis tahes positiivne finantsmõju, mis on saadud kõnealus(t)e avaliku teenindamise kohustus(t)ega seonduvas võrgus;

miinus tariifidelt saadud sissetulek või kõnealus(t)e avaliku teenindamise kohustus(t)e täitmisel saadud mis tahes muu tulu;

pluss mõistlik kasum;

võrdub netofinantsmõjuga.

[...]

5. Kui avaliku teenuse osutaja osutab avaliku teenindamise kohustusele allutatud hüvitatavat transporditeenust ning on seotud ka muu tegevusega, peavad nimetatud avalike teenuste raamatupidamisarvestused olema läbipaistvuse suurendamiseks ja ristsubsideerimise vältimiseks eraldatud nii, et täidetud oleksid vähemalt järgmised tingimused:

- kõikide kõnealuste tegevusvaldkondadega seotud raamatupidamisarvestused on eraldatud ning vastavad varad ja püsikulud on jaotatud vastavalt kehtivatele raamatupidamis- ja maksustamiseeskirjadele;
- kõiki muutuvkulusid, põhjendatud osa püsikuludest ning mõistlikku kasumit, mis on seotud avaliku teenuse osutaja mis tahes muu tegevusega, ei saa ühelgi tingimusel seostada kõnealuse avaliku teenindamisega;
- avaliku teenindamise kulud peab tasakaalustama tegevuse tulude ja ametivõimude poolt makstavate summadega, ilma tulude võimaliku ülekandmiseta avaliku teenuse osutaja teise tegevusvaldkonda.“

### **Direktiiv 2012/34**

20 Direktiivi 2012/34 põhjendus 1 on sõnastatud järgmiselt:

„direktiivi [91/440], direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta [EÜT 1995, L 143, lk 70; ELT eriväljaanne 07/02, lk 258] ning [direktiivi 2001/14] on oluliselt muudetud. Arvestades vajadust teha kõnealustesse õigusaktidesse veel täiendavaid muudatusi, tuleks nimetatud direktiivid selguse huvides uuesti sõnastada ja koondada üheks õigusaktiks.“

21 Direktiivi 2012/34 artikli 6 lõiked 1 ja 4 järgnesid direktiivi 91/440 artikli 6 lõikele 1 ning direktiivi 2012/34 artikli 6 lõige 3 järgnes direktiivi 91/440 artikli 9 lõikele 4.

22 Nimetatud direktiivi 2012/34 artikli 64 lõike 1 esimene lõik näeb ette, et „Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks, sealhulgas ettevõtjate, käitajate, taotlejate, asutuste ja muude asjaomaste üksuste vastavusseviimiseks, vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 16. juunil 2015. Nad edastavad kõnealuste sätete teksti viivitamata komisjonile“.

23 Direktiivi artikli 65 kohaselt „[tunnistatakse d]irektiivid [91/440], [...] ja [2001/14], mida on muudetud IX lisa A osas loetletud direktiividega, [...] kehtetuks alates 15. detsembrist 2012, ilma et see piiraks liikmesriikide kohustusi IX lisa B osas nimetatud direktiivide siseriiklikku õigusesse ülevõtmise tähtpäevade suhtes.“ 12. märtsil 2015 avaldatud parandusega määrati kehtetuks tunnistamise jõustumise kuupäevaks 17. juuni 2015.

### **Saksa õigus**

24 27. detsembri 1993. aasta üldise raudteeseaduse (Allgemeines Eisenbahngesetz; *BGBI.* 1993 I, lk-d 2378, 2396; 1994 I, lk 2439; edaspidi „AEG“) § 9 näeb ette:

„(1) Riigiosalusega raudtee-ettevõtjatel

- 1) kes on ühtlasi nii raudteeveo- kui ka raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad,
- 2) a) kes on vaid raudteeveoettevõtjad, kes on emaettevõtja kaudu seotud riigiosalusega raudteeinfrastruktuuriettevõtjaga, või  
b) kes on vaid raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, kes on emaettevõtja kaudu seotud riigiosalusega raudteeveo-ettevõtjaga, või

3) kes raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjana on emaettevõtjad või riigiosalusega raudteeveo-ettevõtja või raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tütarettvõtjad,

isegi, kui nad ei ole asutatud äriühingu vormis, on kohustus koostada, kontrollida ja avaldada aastaaruanded ja tegevusaruanne, mis on kooskõlas äriseadustiku kolmanda raamatu teises jaos asuvate normidega, mida kohaldatakse suurte äriühingute suhtes. [...]

(1a) Riigiosalusega raudtee-ettevõtjad lõike 1 esimese lause punkti 1 tähenduses peavad oma raamatupidamisarvestuse jaotama kahte ossa, mis hõlmavad eraldi arvestust „veoteenuste osutamise“ valdkonnale ja „raudteeinfrastruktuuri majandamise“ valdkonnale“. Iga valdkonna jaoks esimese lause tähenduses ja sellest väljapoole jääva valdkonna jaoks tuleb neil esitada aastaaruannete lisas eraldi bilanss ja kasumiaruanne, mis koostatakse vastavalt äriõiguse põhimõtetele. [...]

(1b) Ühele lõike 1a esimeses lauses nimetatud tegevusvaldkondadest makstud riiklikke vahendeid ei või teisele üle kanda. Mõlema tegevusvaldkonna raamatupidamises tuleb kõnealusest keelust kinni pidada. See kehtib ka ettevõtjate suhtes lõike 1 esimese lause punktide 2 ja 3 tähenduses.

[...]

(1d) Riigiosalusega raudteeveo-ettevõtjate suhtes, kes osutavad veoteenuseid nii reisijate- kui ka kaubaveo valdkonnas, kehtib lõike 1a *mutatis mutandis*, kusjuures vaid kaubaveo valdkonnas on vaja pidada eraldi raamatupidamisarvestust ning esitada aastaaruannete lisas eraldi bilanss ja kasumiaruanne ning samas võib bilansi asendada ka varade aruandega. Avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks eraldatavad vahendid tuleb näidata eraldi asjaomases raamatupidamisarvestuses ja neid ei või üle kanda valdkonda, mis on seotud muude veoteenuste osutamisega või muu tegevusega.

[...]“.

25 AEG §14 lõige 4 on sõnastatud järgmiselt:

„Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad peavad kehtestama oma tasud vastavalt § 26 lõike 1 punktide 6 ja 7 alusel antud määrusele nii, et hüvitatakse kulud, mida nad kandsid õigusaktides ette nähtud teenuste osutamisel lõike 1 esimese lause tähenduses, ja et nad saavad veel ka kasumit, kui turg seda võimaldab.

Seda tehes võivad nad rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevatele kuludele lisada täiendavad summad, kusjuures võib teha vahet nii reisijate kaugveoteenuste, reisijate lähiveoteenuste ja kauba raudteeveo põhjal kui ka turusegmentide põhjal nende veoteenuste piires, tagades siiski konkurentsivõime, eelkõige rahvusvahelise kaupade raudteeveo puhul. Tasude tase ei või siiski ületada – mis puudutab teist lauset – turu ühe segmendi puhul raudteeteenuse osutamisega otseselt kaasnevaid kulusid koos kasumimääraga, kui turg seda võimaldab.“

26 Olemasoleva raudteevõrgustiku väljavahetamisinvesteeringuteks antavaid toetusi reguleerib 9. jaanuaril 2009 Saksamaa Liitvabariigi, Deutsche Bahn AG raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate ja Deutsche Bahn AG vahel sõlmitud teenus- ja rahastamisleping (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung), mida on muudetud 4. novembril 2010 ja 6. septembril 2013. See leping asendati alates 1. jaanuarist 2015 II teenus- ja rahastamislepinguga (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II; edaspidi „LuFV II“), millega muu hulgas loodi kinnine rahastamissüsteem infrastruktuurilt saadavate tulude jaoks, mis makstakse täies ulatuses riigile ning alles seejärel reinvesteeritakse näiteks infrastruktuuri.

### **Vaidluse aluseks olevad asjaolud**

- 27 Deutsche Bahn kontsern (edaspidi „DB kontsern“), keda kontrollib Deutsche Bahn AG (edaspidi „DB AG“), tegutseb kaupade ja reisijate rahvusvaheliste vedude ja logistika valdkonnas ning raudteevedudega kaasnevate lisateenuste valdkonnas.
- 28 AEG § 9a kohaselt tegeleb direktiivi 2012/34 artikli 3 punktis 3 ja direktiivi lisas I loetletud raudteinfrastruktuuri majandamisega DB Netz AG. DB Station & Service AG ja DB Energy GmbH tegelevad selle direktiivi tähenduses muude infrastruktuuri elementide majandamisega.
- 29 Kontserni vedude valdkonna tegevust juhitakse konkreetsete DB Mobility Logistics AG – kes ise kuulub 100% ulatuses DB AG-le – tütarettevõtjate, sealhulgas DB Regio AG kaudu.
- 30 DB AG sõlmis oma tütarettevõtjatega kontrolli ja kasumiloovutamise lepingud (edaspidi „kasumi loovutamise lepingud“). Need lepingud näevad ette kõigi asjaomaste tütarettevõtjate kasumi loovutamise DB AG-le, piiramata seda, mil moel DB AG seda kasumit võib realiseerida. Samas panevad need lepingud DB AG-le kohustuse katta oma tütarettevõtjate kahjum.

### **Kohtueelne menetlus**

- 31 Komisjon juhtis 22. novembri 2012. aasta märgukirjas Saksamaa Liitvabariigi tähelepanu direktiivide 91/440 ja 2001/14 ning määruse nr 1370/2007 võimalikule rikkumisele, mis seisnes selles, et DB AG raamatupidamises ei järgitud keeldu kanda teistesse valdkondadesse ja eelkõige reisijate raudteeveo valdkonda üle raudteinfrastruktuurile ette nähtud riiklikke vahendeid, avaliku reisijateveo piirkondlike teenuste osutamiseks ette nähtud hüvitisi ja raudteinfrastruktuuri kasutustasusid.
- 32 Liikmesriik vastas komisjoni märgukirjale 20. märtsi 2013. aasta kirjaga ja vaidles tema väidetele vastu.
- 33 Seepeale esitas komisjon 21. juunil 2013, põhjendatud arvamuse, milles ta kordas oma märgukirjas väljendatud seisukohta, viidates mitte ainult määrusele nr 1370/2007, vaid ka 15. detsembril 2012 jõustunud direktiivile 2012/34, millega direktiivid 91/440 ja 2001/14 asjasse puutuvate punktide osas asendati. Ta palus Saksamaa Liitvabariigil võtta selle arvamuse järgimiseks vajalikud meetmed kahe kuu jooksul alates kättesaamisest.
- 34 Saksamaa Liitvabariik vastas nimetatud arvamusele 21. augusti 2013. aasta kirjaga, korrates ja täpsustades juba varem esitatud argumente.
- 35 Leides, et olukord ei olnud rahuldav, otsustas komisjon esitada käesoleva hagi.

### **Hagi**

#### ***Vastuvõetavus***

#### ***Hagis üldiselt ja igas üksikus väites selguse puudumine***

- 36 Saksamaa Liitvabariik väidab, et komisjoni esitatud neli väidet on nii koos kui eraldi võetuna ebatäpsed, mis seisneb selles, et terminoloogia on ebatäpne ja ebaühtlane, mis ei võimalda liikmesriigil mõista, millist tegevust ja tegevusetust talle ette heidetakse ning milline on nende väidete ulatus. Tema sõnul ei ole komisjon täpsustanud, kas rikkumised seisnevad selles, et liidu õigust pole piisavalt üle võetud, või ei ole ta DB AG omanikuna seadust piisavalt järginud või on toime pannud seadusvastase teo.



- 37 Iga väite puhul neljast leiab ta, et komisjon pole täpsustanud, milline konkreetne tegevus kõnealuseid sätteid rikub, ning piirdudes vaid viitega DB kontsernis sõlmitud lepingutele, ei ole ta määratlenud siseriiklikku õigusnormi, mille sisu või kohaldamine on nende sätete sõnastuse või eesmärgiga vastuolus.
- 38 Komisjon vaidleb nendele argumentidele vastu.
- 39 Sellega seoses tuleb meenutada, et Euroopa Kohtu kodukorra artikli 120 punktist c ja sellega seonduvast kohtupraktikast nähtub, et hagiavalduses tuleb märkida hagi ese ja ülevaade fakti- ja õigusväidetest ning see peab olema piisavalt selge ja täpne, võimaldamaks kostjal enda kaitseks valmistuda ning Euroopa Kohtul oma kontrolli teostada. Sellest tuleneb, et põhilised faktilised ja õiguslikud asjaolud, millel hagiavaldus põhineb, peavad ilmema ühtselt ja arusaadavalt hagiavalduse tekstist endast (kohtuotsus, 2.6.2016, komisjon vs. Madalmaad, C-233/14, EU:C:2016:396, punkt 32 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 40 Euroopa Kohus on ka leidnud, et ELTL artikli 258 alusel esitatud hagi tuleb väited esitada ühtselt ja täpselt, et liikmesriik ja Euroopa Kohus saaksid täpselt aru liidu õiguse väidetava rikkumise ulatusest, mis on vajalik tingimus selleks, et nimetatud riik saaks tõhusalt esitada oma vastuväited ja Euroopa Kohus saaks väidetud rikkumise esinemist kontrollida (kohtuotsus, 2.6.2016, komisjon vs. Madalmaad, C-233/14, EU:C:2016:396, punkt 33 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 41 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 36 täheldas, oli komisjon oma hagiavalduses märkinud täpselt nii liidu õiguse normid, mida Saksamaa Liitvabariik on väidetavalt rikkunud, kui ka talle etteheidetavad faktilised asjaolud, mis kolme esimese väite puhul seisnevad DB AG ja tema tütarettevõtjate vaheliste kasumi loovutamise lepingute olemasolus, mis võimaldab DB AG-l kasutada loovutatud kasumit mis tahes eesmärgil, ilma piiranguteta ja sõltumata selle päritolust, ning neljanda väite puhul selles, et DB Regio raamatupidamises puudub eraldi märke riiklike vahendite kohta, mis on makstud avaliku veoteenuste osutamiseks.
- 42 Tuleb tõdeda, et ei komisjoni hagiavalduse sõnastus tervikuna ega ühegi esitatud väite sõnastus ei anna alust Saksamaa Liitvabariigi poolt väljendatud kahtlusteks selles osas, kas vaidluse all on see, et liidu õigust pole piisavalt üle võetud, või ei ole ta DB AG omanikuna seadust piisavalt järginud või on toime pannud seadusvastase teo.
- 43 Peale selle, et komisjon on oma põhjendatud arvamusest alates sõnaselgelt märkinud, et Saksamaa Liitvabariik näib olevat vaidlusalused õigusnormid vormiliselt üle võtnud, ilmneb DB AG ja tema tütarettevõtjate vahel sõlmitud kasumi loovutamise lepingute ning DB Netzi, DB Station & Service'i ja DB Energie kasumi koosseisu ja loovutamise üksikasjalikust kirjeldusest selgelt, et vaidluse all on vaid DB kontserni sisesed finantssuhted, mis tulenevad nendest lepingutest, ning üldse mitte see, et kõnealuseid liidu õigusnorme poleks nõuetele vastavalt üle võetud.
- 44 Eeltoodut arvestades saab järeldada, et Saksamaa Liitvabariik võis aru saada, milliseid liidu õiguse rikkumisi on talle ette heidetud.

### ***Hagi õiguslik alus***

#### *– Poolte argumendid*

- 45 Saksamaa Liitvabariik leiab, et käesolev hagi on vastuvõetamatu, kuna selle nõudes viidatakse direktiivile 2012/34, mille ülevõtmistähtaeg lõppes 16. juunil 2015 ehk pärast seda kuupäeva, mis tuleb selle hindamisel arvesse võtta, kas on tegemist selles nõudes väidetava rikkumisega. Nimetatud liikmesriigi sõnul puutuvad asjasse vaid direktiivide 91/440 ja 2001/14 sätted.

46 Oma repliigis – mis on esitatud pärast seda, kui nõukogu avaldas 12. märtsil 2015 paranduse, milles määrati direktiivide 91/440 ja 2001/14 kehtetuks tunnistamise kuupäevaks 15. detsembri 2012. aasta asemel 17. juuni 2015 – palus komisjon Euroopa Kohtul põhjendada vajaduse korral seda tuvastamist, mida ta oma hagiavalduse väidete osa punktides 1–4 direktiivil 2012/34 alusel palub, direktiividega 91/440 ja 2001/14, millele ta viitas teise võimalusena.

– *Euroopa Kohtu hinnang*

47 Nii põhjendatud arvamuse esitamise kuupäevaks kui ka käesoleva hagi esitamise kuupäevaks olid direktiivid 91/440 ja 2001/14 juba liidu õiguskorra kadunud, kuna need tunnistati direktiivi 2012/34 artikliga 65 kehtetuks alates 15. detsembrist 2012.

48 Seega, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 42 märkis, sai komisjon tugineda vaid direktiivile 2012/34 ning vaid see direktiiv saab olla tema poolt esitatud rikkumise tuvastamise hagi aluseks.

49 Lisaks tuleb märkida, et nagu käesoleva kohtuotsuse punktist 1 tuleneb, viitas komisjon käesoleva hagiavalduse väidete osas iga väite puhul mitte ainult direktiivi 2012/34 asjassepuutuvale sättele, vaid ka direktiivide 91/440 ja 2001/14 vastavatele sätetele, välistades sellega igasuguse ebakindluse nende liidu õigusnormide kindlakstegemisel, millest lähtudes tuleb hagi vastuvõetavust hinnata või mis puudutab etteheidetava rikkumise ulatust (vt analoogia alusel kohtuotsus, 22.10.2014, komisjon vs. Madalmaad, C-252/13, EU:C:2014:2312, punktid 35–37).

50 Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et komisjonil on õigus nõuda selliste kohustuste rikkumise tuvastamist, mis tulenevad hiljem muudetud või kehtetuks tunnistatud liidu õigusakti esialgselt redaktsioonist ning on liidu uue õigusakti sätetes säilinud (kohtuotsus, 19.12.2013, komisjon vs. Poola, C-281/11, EU:C:2013:855, punkt 37 ja seal viidatud kohtupraktika). Kuid nagu komisjon oma repliigis märgib, puudutab tema hagi vaid direktiivi 2012/34 neid sätteid, mis olid olemas juba direktiivides 91/440 ja 2001/14.

51 Järelikult tuleb käesolev hagi tunnistada tervikuna vastuvõetavaks.

***Sisulised küsimused***

52 Sissejuhatuses ja arvestades seda, et 12. märtsil 2015 avaldati parandus, mille kohaselt määrati direktiivide 91/440 ja 2001/14 kehtetuks tunnistamise kuupäevaks 17. juuni 2015, tuleb märkida, et käesoleva hagi põhjendatuse hindamisel arvesse võetaval kuupäeval (kohtuotsus, 8.4.2014, komisjon vs. Ungari, C-288/12, EU:C:2014:237, punkt 29) – 21. augustil 2013, mis on põhjendatud arvamuses määratud tähtaeg – olid direktiivid 91/440 ja 2001/14 ajaliselt kohaldatavad.

53 Seega tuleb käesoleva hagi vastuvõetavust kahe esimese väite osas hinnata direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 1 alusel, kolmanda väite osas direktiivi 2001/14 artikli 7 lõike 1 alusel ja neljanda väite osas direktiivi 91/440 artikli 9 lõike 4 alusel koosmõjus määruse nr 1370/2007 artikli 6 lõikega 1 ja määruse lisa punktiga 5.

54 Lisaks sai käesoleva kohtuotsuse punktis 43 märgitud, et komisjon ei heida Saksamaa Liitvabariigile ette seda, et ta oleks vaidlusalused direktiivid nõuetele mittevastavalt üle võtnud. Seega ei ole vaja vastata nimetatud liikmesriigi poolt komisjoni esimese kuni kolmanda väite vaidlustamiseks selles osas esitatud argumentidele.

***Teine väide, et on rikutud direktiivi 91/440 artikli 6 lõiget 1, kuna raudteeinfrastruktuuri majandamisega tegelevate DB AG tütarettevõtjate raamatupidamisarvestus ei võimaldanud kontrollida, kas on järgitud keeldu kanda raudteeinfrastruktuuri majandamiseks eraldatud riiklikke vahendeid üle raudteeveoteenuste valdkonda.***

*– Poolte argumendid*

- 55 Oma teises väites, millel kõigepealt tuleb hinnata põhjendatust, heidab komisjon Saksamaa Liitvabariigile ette, et raudteeinfrastruktuuri majandamisega tegelevate DB kontserni tütarettevõtjate raamatupidamisarvestus, mis on direktiivi 91/440 artikli 6 lõikega 1 vastuolus, ei võimalda kontrollida, kas on järgitud keeldu kanda raudteeinfrastruktuuri majandamiseks eraldatud riiklikke vahendeid üle raudteeveoteenuste valdkonda.
- 56 Kuna raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate varade soetamiseks kasutatud riiklikud vahendid ei kajastu nende kasumiaruannetes ega bilansis, siis ei võimalda see komisjoni sõnul teada saada, milline osa nende ettevõtjate kasumist, mis on vaidlusaluste kasumi loovutamise lepingute alusel DB AG-le loovutatav, pärineb riiklikest vahenditest, ega näha, kuidas kasum nende ettevõtjate raudteeinfrastruktuuri majandamise ja muude tegevuste vahel jaotub. Sellistel asjaoludel võib DB AG, kellele tütarettevõtjatest raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate diferentseerimata kasum loovutatakse, kasutada seda oma suva järgi.
- 57 Saksamaa Liitvabariik väidab sellega seoses sisuliselt, et komisjon tõlgendab vaidlusalust sätet vääralt, kuna ta samastab ekslikult „bilansis“ ja „raamatupidamisarvestuse“, ning et selles sättes sisalduv läbipaistvuse nõue ei eelda, et riiklikud vahendid kajastuksid ettevõtja välises raamatupidamisarvestuses ehk bilansis, tulemus- või tegevusaruaruandes. See säte nõuab vaid veo- ja infrastruktuuri-ettevõtjate raamatupidamisarvestuse eraldatust, mis käesoleval juhul ongi nii, kuna DB Netz, DB Station & Service ja DB Energie on õiguslikult eraldiseisvad ega osuta veoteenuseid. Kõnealuse sätte eesmärk ei ole vahendite kasutamine nendele määratud otstarbe kohaselt, vaid ainult tagada õiglane ja mittediskrimineeriv õigus infrastruktuuri kasutada.
- 58 Saksamaa Liitvabariigi sõnul ei sisalda nimetatud säte laiemat ja konkreetsemat nõuet, kui pidada sellist raamatupidamisarvestust, mis võimaldab kontrollida ülekandmise keelu järgimist. Seda piiratud kohustust kinnitab komisjoni tahe – mille ta esitas neljanda raudteepaketi raames – tõsta infrastruktuuri-ettevõtjate ja veoettevõtjate finantsahelate lahusust.
- 59 Ta lisab, et DB kontserni äriühingud koostavad ja avaldavad igal aastal eraldi kasumiaruanded ja bilansi nii raudteeveoettevõtjate osutatavate veoteenuste kui ka raudteeinfrastruktuuri majandamisega seotud tegevuse kohta.
- 60 Lõpuks mainib Saksamaa Liitvabariik veel, et asjaolu, et riiklikud vahendid ei kajastu bilansi aktiva poolel, ei tähenda seda, et neid ei ole sisemises raamatupidamises kajastatud.

*– Euroopa Kohtu hinnang*

- 61 Mis puutub direktiivi 91/440 artikli 6 lõikesse 1, tõlgendatuna koosmõjus eelkõige selle direktiivi põhjendusega 4, siis tuleb märkida, et nagu tuleneb selle jao pealkirjast, kuhu see säte kuulub, on selle sätte eesmärk tagada raudteeinfrastruktuuri majandamise ja raudteevedude eraldamine üksteisest, nii et neid tegevusi saaks juhtida eraldiseisvalt, kuid ka see, et ühele neist kahest valdkonnast eraldatud riiklikke vahendeid ei saaks ristsubsideerimise kaudu üle kanda teise valdkonda.

- 62 Direktiivi 91/440 artikli 6 lõige 1 näeb ette kohustuse koostada äritegevuse kohta, mis on seotud raudtee-ettevõtjate osutatavate veeteenustega, ja äritegevuse kohta, mis on seotud raudteeinfrastruktuuri majandamisega, eraldi kasumiaruanded ja bilansid. Mis puutub konkreetsemalt riiklike vahendite kajastamisse raamatupidamises, siis täpsustab nimetatud säte, et raamatupidamises tuleb kõnealust keeldu arvesse võtta.
- 63 Kõnealune säte paneb ka kohustuse raudteeinfrastruktuuri majandamise ja raudteeveeteenuste osutamise tegevuste kohta peetavad raamatupidamisarvestused avaldada.
- 64 Sellest tuleneb, et konkreetsemalt riiklike vahenditega seoses soovis liidu seadusandja panna raudteeveeteenuseid osutatavatele ja raudteeinfrastruktuuri majandamisega tegelevatele ettevõtjatele mitte ainult kohustuse kajastada need vahendid raamatupidamises, et võimaldada nende kontrolli, vaid raamatupidamisarvestused ka avaldada, et eelkõige tagada neid toetusi puudutava teabe avalikkus, mis peab võimaldama objektiivselt kontrollida, kas raudteeinfrastruktuuri majandamise tegevuse ja raudteeveetegevuse vahel ei ole ristsubsideerimist.
- 65 Direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 1 eesmärk ei ole mitte ainult täpne raamatupidamisarvestus, mis võimaldab eelkõige kindlaks teha raudtee-ettevõtjatele eraldatud riiklikud vahendid, vaid ka nende vahendite kasutamise väline läbipaistvus.
- 66 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 65, 68 ja 71 märkis, soovis liidu seadusandja verbi „kajastama“ kasutamiseга selles sättes lihtsustada riiklike vahendite ühest valdkonnast teise ülekandmise keelu järgimise kontrollimist, mida saaks vaevalt saavutada, kui raudtee-ettevõtjate raamatupidamises ei oleks läbipaistvust, mis võimaldab tuvastada ristsubsideerimised, mis on raudteevedusid reguleerivate liidu õigusnormide jätkuv eesmärk, olgu see siis nõukogu 12. detsembri 1977. aasta määruses (EMÜ) nr 2830/77 raudtee-ettevõtjate raamatupidamissüsteemide ja raamatupidamise aastaaruannete võrreldavuse saavutamiseks vajalike meetmete kohta (EÜT 1977, L 334, lk 13), direktiivis 91/440 või direktiivis 2001/12.
- 67 Sellega seoses tuleb märkida, et direktiivi 91/440 artikli 9 lõige 4 näeb reisijate ja kaupade raudteeveeteenuseid osutatavate ettevõtjate jaoks ette analoogsed raamatupidamisarvestuse koostamise ja avaldamise kohustused, nagu on sätestatud direktiivi 91/440 artikli 6 lõikes 1 otsese viitega – nagu see tuleneb direktiivi 2001/12 põhjendusest 9 – nende rahastamise läbipaistvuse nõuetele, mis hõlmab ka kõiki riigi antud rahalisi hüvitisi või kogu riigi antud abi.
- 68 Seega, vastupidi Saksamaa Liitvabariigi väitele, ei saa direktiivi 91/440 artikli 6 lõiget 1 tõlgendada nii, nagu piiritleks see raudtee-ettevõtjate kohustused vaid sellega, et nad peavad kandma saadud riiklikud toetused oma raamatupidamisse, ja seda vaatamata sellele, et selline kajastamine võimaldaks nende ettevõtjate sisemises raamatupidamises toetuste ülekandmise keelu järgimist kontrollida.
- 69 Kuid nagu see liikmesriik ise möönab, ei kajastu DB AG tütarettevõtjate saadud riiklik toetus – mille kohta komisjon ei ole väitnud, et see pole tegelikult nende raamatupidamisse kantud – DB AG tütarettevõtjate raamatupidamises. Nagu komisjon märgib, muudab see puudus võimatuks kindlaks teha, millises ulatuses sisaldab DB AG infrastruktuuri-ettevõtjatele üle kantud kasum selliseid toetusi, ning seetõttu ei ole täidetud käesoleva kohtuotsuse punktis 66 meenutatud raamatupidamise läbipaistvuse nõue.
- 70 Järelikult, kuna Saksamaa Liitvabariik ei võtnud kõiki vajalikke meetmeid selleks, et raamatupidamisarvestus võimaldaks kontrollida, kas on järgitud keeldu kanda raudteeinfrastruktuuri majandamiseks eraldatud riiklike vahendeid üle raudteeveeteenuste valdkonda, siis on Saksamaa Liitvabariik rikkunud talle direktiivi 91/440 artikli 6 lõikest 1 tulenevaid kohustusi.
- 71 Seega tuleb teise väitega nõustuda.

***Esimene väide, et on rikutud direktiivi 91/440 artikli 6 lõiget 1, kuna kasumi loovutamise lepingud võimaldavad raudteeveoteenuseid rahastada raudteeinfrastruktuuri majandamiseks eraldatud vahendite arvelt***

*– Poolte argumendid*

- 72 Oma esimeses väites heidab komisjon Saksamaa Liitvabariigile ette, et ta on direktiivi 91/440 artikli 6 lõiget 1 rikkudes aktsepteerinud kasumi loovutamise lepingute süsteemi, mis võimaldab kanda raudteeinfrastruktuuri majandamiseks eraldatud riiklike vahendeid üle raudteeveoteenuste valdkonda.
- 73 Komisjoni sõnul kasutati raudteeinfrastruktuuri majandamisega tegelevate DB AG tütarettevõtjate saadud ja kasumi loovutamise lepingu kohaselt loovutatud kasumit raudteeveoteenustega seotud tegevuseks ja seda sõltumata selle kasumi päritolust, isegi kui see oli saadud raudteeinfrastruktuuri majandamiseks eraldatud riiklikest vahenditest.
- 74 Ta viitab sellega seoses DB kontserni nende äriühingute kahjumile, kes pakuvad veoteenuseid, nagu DB Schenker Rail aastatel 2009 ja 2010. Ta viitab ka sellele, et rahastati DB kontserni poolt teistes veoettevõtjates osaluse omandamist ja parandati tema maksejõulisust tervikuna. Komisjon täpsustab seoses sellega, et DB Netz, DB Station & Service ja DB Energie olid aastatel 2007–2011 kasumis vaid tänu raudteeinfrastruktuuri majandamisest saadud tulule ja/või riiklikele vahenditele, ning järelikult sisaldab üle kantud kasum abi elemente direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 1 tähenduses.
- 75 Saksamaa Liitvabariik väidab ühelt poolt, et see väide põhineb direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 1 valel tõlgendusel, ja teiselt poolt, et ta võttis selle sätte AEG § 9 lõikega 1b nõuetekohaselt üle.
- 76 Ta leiab, et direktiivi 91/440 artikli 6 lõikega 1 ei ole vastuolus see, kui tütarettevõtjad saavad kasumit, ega ka see, kui nad kannavad selle hiljem oma emaettevõtjale üle, kuna see säte keelab kanda üle vaid infrastruktuuri majandamiseks eraldatud riiklike vahendeid, mitte aga tulu, mida infrastruktuuri-ettevõtjad infrastruktuuri ärilisest majandamisest saavad.
- 77 Komisjon vaidlustab Saksamaa Liitvabariigi poolt direktiivi 91/440 artikli 6 lõikele 1 antud tõlgenduse oma repliigis. Tema sõnul tuleneb direktiivi 2001/12 ettepaneku sõnastusest, et selle sätte eesmärk on tagada kõigi raudtee-ettevõtjate võrdne ja diskrimineerimata kohtlemine, mille saab saavutada vaid siis, kui võtta arvesse raudteeinfrastruktuuri rahastamine tervikuna, ühelt poolt koos kõigi kuludega ja teiselt poolt kõik tulud ehk nii riiklikud vahendid kui ka raudteeinfrastruktuuri kasutustasu.
- 78 Komisjon vaidlustab ka argumendi, mille kohaselt direktiivi 91/440 artikli 6 lõikes 1 toodud mõiste „riiklikud vahendid“ puudutab vaid riigieelarvest kindlal õiguslikul alusel eraldatud vahendeid. Selle sätte eesmärk on vältida ristsubsideerimist ning nii selle sätte sõnastus kui ka ettevalmistavad materjalid kinnitavad, et tegemist on riiklike vahenditega riigiabi regulatsiooni tähenduses, kus on kasutatud sama sõnastust.
- 79 Saksamaa Liitvabariik väidab oma vasturepliigis, et komisjon ei ole oma väiteid tõendanud, ning märgib, et Bundesnetzagentur (võrgustikuagentuur, Saksamaa) ja Bundesrechnungshof (kontrollikoda, Saksamaa) viisid kõnealuste vahendite suhtes läbi *ex ante* ja *ex post* kontrollid.
- 80 Itaalia valitsus väidab omalt poolt, et direktiivi 91/440 artikli 6 lõige 1 näeb vaid ette raamatupidamiseskirjad ristsubsideerimise vältimiseks. Ta on ka arvamusel, et miski ei takista raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal kasumit iseseisvalt juhtida. Ta rõhutab sellega seoses, et Euroopa Kohus on tunnustanud ettevõtja struktuuride kehtivust valdusühingu vormis ning komisjoni lähenemisviis piirab raudteekontsernide juhtimisautonoomiat, mis on vastuolus direktiivi 91/440 artiklitega 4 ja 5.

– Euroopa Kohtu hinnang

- 81 Direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 1 kohaselt on keelatud kanda raudteeinfrastruktuuri majandamiseks eraldatud riiklikke vahendeid üle raudteevedude valdkonda ja vastupidi.
- 82 Seega eeldab sellise keelu rikkumine ühelt poolt, et tegemist on „riiklike vahenditega“, ja teiselt poolt, et ülekandmine on soodustanud muud tegevust kui see, milleks need vahendid olid ette nähtud.
- 83 Käesolevas väites ei ole komisjon aga õiguslikult piisavalt tõendanud, et kasumi loovutamise konventsioonid – isegi kui oletada, et nende alusel võidakse kanda üle riiklikke vahendeid, mida Saksamaa Liitvabariik eitab – on viinud väidetavate summade ülekandmiseni, et kasutada neid raudteeveotegevuses, mida on võimalik kindlaks teha.
- 84 Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale on ERTL artiklil 258 põhinevas liikmesriigi kohustuste rikkumise menetluses komisjonil kohustus tõendada, et väidetav rikkumine on aset leidnud, ning esitada Euroopa Kohtule vajalikud tõendid, et kohus saaks kontrollida, kas liikmesriigi kohustusi on rikutud, ilma et komisjon võiks tugineda mis tahes oletusele (vt selle kohta kohtuotsused, 22.11.2012, komisjon vs. Saksamaa, C-600/10, ei avaldata, EU:C:2012:737, punkt 13, ning 10.11.2016, komisjon vs. Kreeka, C-504/14, EU:C:2016:847, punkt 111 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 85 Käesolevas asjas tuleb tõdeda, et komisjoni tõendid vaidlustatud asjaolude kohta, milleks on kasumi loovutamise konventsiooni alusel loovutatud kasumi kasutamine raudteeveoteenuste rahastamiseks raudteeinfrastruktuurile eraldatud vahendite arvelt, on vähe või üldse mitte dokumenteeritud ning peamiselt kaudsed.
- 86 Mis kõigepealt puutub selle väite toetuseks esitatud tõenditesse, et kasumit kanti üle raudteeveo-ettevõtja DB Schenker Raili 2009. ja 2010. aasta kahjumi katmiseks, siis piirdub komisjon oma põhjendatud arvamusele viidates selle märkimisega, et DB kontserni infrastruktuuri-ettevõtjad said kasumit ja samal ajal kattis DB AG kahjumit, mida kandsid DB kontserni ettevõtjad, kes tegelevad raudteevedudega, kuid samas ei tõenda komisjon, et nendeks tehinguteks kasutatud summad pärinesid ühelt või mitmelt infrastruktuuri majandamisega tegelevalt DB kontserni ettevõtjalt.
- 87 Mis edasi puutub selle väite toetuseks esitatud tõenditesse, et kasumi ülekandmine võimaldas DB AG-l omandada osalust vedude valdkonna ettevõtjates, siis komisjon ei identifitseeri oma esitatud dokumentides neid ettevõtjaid, vaid piirdub viitega oma põhjendatud arvamusele, millest ei selgu ühtki muud asjaolu kui nende ettevõtjate nimed, kuid ei selgu andmeid omandamisel tasutud summade ega rahastamisviiside kohta.
- 88 Mis puutub selle väite toetuseks esitatud tõenditesse, et kasumi ülekandmine võimaldas tõsta DB kontserni kasumimäära ja maksejõulisust, siis komisjon esitab vaid reitinguagentuuride aruannetes toodud kokkuvõtlikud märked, mis on selles osas vähese tõendusväärtusega.
- 89 Mis lõpuks puutub väitesse DB Netzi, DB Station & Servic'i ja DB Energie kasumi ülekandmise kohta, siis komisjon piirdub kinnitusega, et nende äriühingute kasum, mis tema hinnangul – mida ei kinnita ükski konkreetne tõend – tekkis vaid tänu infrastruktuuri kasutustasudest saadud tulule ja riiklikele vahenditele, loovutati kasumi loovutamise lepingu alusel DB AG-le, kuid komisjon ei esita ühtegi tõendit selle kohta, et seda kasumit kasutati hiljem raudteeveotegevuse rahastamiseks.
- 90 Seega, ilma et oleks vaja hinnata, kas komisjoni väidetavaid kasumi ülekandmisi tuleb käsitada „riiklike vahenditena“ direktiivi 91/440 artikli 6 lõike 1 tähenduses, tuleb tõdeda, et Euroopa Kohtul ei ole piisavalt teavet tuvastamaks, et vaidlusalused kasumi loovutamise lepingud on võimaldanud rahastada raudteeveoteenuseid raudteeinfrastruktuurile mõeldud vahendite arvelt ja et seega on Saksamaa Liitvabariik rikkunud direktiivi 91/440 artikli 6 lõikest 1 tulenevaid kohustusi.

91 Järelikult tuleb komisjoni esimene väide tagasi lükata.

***Kolmas väide, et on rikutud direktiivi 2001/14 artikli 7 lõiget 1, kuna DB kontserni siseste kasumi loovutamise lepingute kaudu kasutatakse raudteeinfrastruktuuri kasutustasusid muul eesmärgil kui raudteeinfrastruktuuri majandamise rahastamiseks.***

*– Poolte argumendid*

- 92 Oma kolmandas väites heidab komisjon Saksamaa Liitvabariigile ette, et DB kontserni siseste kasumi loovutamise lepingute kaudu kasutatakse raudteeinfrastruktuuri kasutustasusid muul eesmärgil kui raudteeinfrastruktuuri majandamise rahastamiseks, rikkudes sellega direktiivi 2001/14 artikli 7 lõiget 1.
- 93 Komisjon väidab selle kohta, et infrastruktuuri-ettevõtjate kasumi ülekandmine DB AG-le, mis on ette nähtud kasumi loovutamise lepingutes, tähendab seda, et raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest makstavaid tasusid ei kasutata infrastruktuuri-ettevõtja oma selliselt defineeritud tegevuse rahastamiseks. See on nii vähemalt juhtudel, kus ilma kasutustasudeta ei saadud mingisugust kasu, nagu see on DB Netzi, DB Station & Service'i ja DB Energie puhul. Sellisel juhul on komisjon seisukohal, et on selge, et infrastruktuuri-ettevõtjalt võeti kasum ära ja seda saab kasutada muul eesmärgil kui nende tegevus.
- 94 Saksamaa Liitvabariik, keda toetab Itaalia Vabariik, leiab, et süstemaatilise aspektist lubavad direktiivi 2001/14 artikli 6 lõige 1, artikli 7 lõike 1 esimene lõik ja artikli 8 lõige 1, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad saavutavad teatava kasumi, mis moodustab makstavate kasutustasude lahutamatu osa. Lisaks ei reguleeri ükski selle direktiivi sätte nende ettevõtjate kasumi kasutamist ning nad võivad selle loovutada oma emaettevõtjale omal vabal valikul.
- 95 Seega ei ole direktiiviga 2001/14 vastuolus see, kui tänu omakapitali mõistliku kasumlikkuse määra alusel arvatud raudteeinfrastruktuuri kasutustasule saadud kasum loovutatakse. AEG § 14 lõike 4 esimene lause sätestab lisaks, et raudteeinfrastruktuuri kasutustasu tuleb arvutada selliselt, et see kataks infrastruktuuri-ettevõtja kulud, ning sellele võib lisada kasumimäära, kui turg seda võimaldab. Selliselt saadud tulu ei tekita vastupidi komisjoni väitele infrastruktuuri rahastamisel mingisugust defitsiiti.
- 96 Sellist tõlgendust toetab nimetatud liikmesriigi sõnul ka komisjoni poolt neljanda raudteepaketi raames hiljuti tehtud muudatusettepanek, mille kohaselt ei saa nõuda, et raudteeinfrastruktuuri kasutustasudest saadud tulu kasutataks tingimata raudteede majandamiseks või hooldustöödeks.
- 97 Komisjon märgib oma repliigis, et direktiivi 2001/14 artiklit 6 saab selgitada raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvutamise meetodikaga, mida tavaliselt kasutatakse, lähtudes otsestest kuludest ja kroonilisest defitsiidist, milles infrastruktuuri-ettevõtjad on, kui avaliku võimu organid ei võta infrastruktuurikulusid kas või osaliselt enda kanda. Neil tingimustel paneb direktiivi 2001/14 artikkel 6 liikmesriikidele kohustuse võtta nende infrastruktuuri majandavate ettevõtjate ees rahaline vastutus ja tasakaalustada nende eelarve.
- 98 Komisjon viitab lisaks ühele Bundesrati (Liidunõukogu, Saksamaa) arvamusele, mis kinnitab tema seisukohta ja näitab kasumi loovutamise lepingute negatiivset mõju, ning LuFV II jõustumisele 1. jaanuaril 2015, mille eesmärk on sellele Bundesrati murele vastata ning mis näeb ette, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate kasum loovutatakse otse riigile, et riik investeeriks nendes infrastruktuuridesse.

99 Saksamaa valitsus möönab oma repliigis, et vahendid, mille DB Netz loovutas DB AG-le, pärinevad täiel määral või osaliselt rongiliinide kasutustasust, kuid kinnitab, et need vahendid ei ole enam käsitatavad raudteeinfrastruktuuri kasutustasuna hiljemalt alates kuupäevast, mil DB Netz on need rongiliinide jaotamise eest nõuetekohaselt kätte saanud ja mil need on suunatud asjaomaste tegevuste rahastamiseks.

– *Euroopa Kohtu hinnang*

100 Direktiivi 2001/14 artikli 7 lõike 1 kohaselt makstakse raudteeinfrastruktuuri kasutustasu raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale, kes rahastab selle arvelt oma majandustegevust.

101 Oma kolmandas väites leiab komisjon sisuliselt, et nimetatud sättega on vastuolus, kui raudteeinfrastruktuuri majandamisega tegelevad DB kontserni ettevõtjad pidevalt loovutavad oma kasumi, mis võidakse seejärel vaidlusaluste kasumi loovutamise lepingute alusel kanda üle AB AG-le, kes võib raudteeinfrastruktuuri kasutamistasudest pärinevaid summasid siis kasutada muul eesmärgil kui infrastruktuuri-ettevõtjate majandustegevuse rahastamiseks.

102 Neil asjaoludel eeldab Saksamaa Liitvabariigile direktiivi 2001/14 artikli 7 lõikest 1 tulenevate kohustuste rikkumine, et komisjon tõendaks ühelt poolt, et see kasum on vähemalt osaliselt saadud raudteeinfrastruktuuri kasutustasudest selle sätte tähenduses, et seda sellega samastada, ja teiselt poolt, et seda kasumit on tõesti kasutatud muul eesmärgil kui infrastruktuuri-ettevõtjate majandustegevuse rahastamiseks.

103 Tuleb tõdeda, et igal juhul ei ole komisjon õiguslikult piisavalt tõendanud, et raudteeinfrastruktuuri majandamisega tegelevate DB kontserni kõigi või osa ettevõtjate kasum, mis oli saadud raudteeinfrastruktuuri kasutustasudest, suunati tõesti muul eesmärgil kasutamiseks kui nende tegevuse rahastamine.

104 Nagu käesoleva kohustuse punktis 84 juba sai meenutatud, tuleb komisjonil tõendada väidetava rikkumise olemasolu.

105 Kuid lisaks sellele, et komisjon identifitseerib need raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjad, kelle kasum on tema sõnul kasumi loovutamise lepingute alusel kasutatud muul kui ette nähtud eesmärgil, ilmneb komisjoni esitatud dokumentides toodud seisukohtadest, mida meenutati eespool, käesoleva kohtuotsuse punktis 93, et ta tugineb oma arutluskäigus asjaolule, et raudteeinfrastruktuuri majandamisega tegelevate DB kontserni ettevõtjate kasumi loovutamine DB AG-le tähendab tingimata, et seda kasutati muul eesmärgil kui need, mis on ette nähtud direktiivi 2001/14 artikli 6 lõikes 1. Samas märgib ta ise, et väidetav automaatsus ilmnes vaid teatavates olukordades, nimelt siis, kui ilma kasutustasudeta ei tekkinud mingisugust kasumit.

106 Selles osas tuleb veel märkida, et raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja kasumi ülekandmine kolmandale isikule ei tähenda tingimata, et asjaomaseid ressursse kasutati muul eesmärgil kui kõnealuse ettevõtja infrastruktuuri majandamises seisneva tegevuse rahastamine, nagu seda kirjeldab LuFV II-ga kehtestatud mehhanism, mis loob kinnise rahastamissüsteemi raudteeinfrastruktuuri kasutustasudest saadud kasumi jaoks, mis kantakse täies ulatuses kõigepealt üle riigile ja reinvesteeritakse seejärel nimetatud infrastruktuuri.

107 Seega oleks komisjonil tulnud oma kolmanda väite põhjenduseks toodud faktilised asjaolud täpsemalt määratleda.

108 Mis täpsemalt puutub DB Netzi poolt DB AG-le üle kantud 2009. aasta kasumisse, siis tuleb märkida, et Saksamaa Liitvabariik on sisuliselt vaidlustanud asjaolu, et DB AG-le üle kantud kasum pärines raudteeinfrastruktuuri kasutustasudest, väites, et DB Netzi tegevusaruande kohaselt pärines see kasum



peamiselt kinnisvara võõrandamisest saadud ressursside reservi kasutusele võtmisest. Komisjon ei ole aga seda selgitust sugugi kahtluse alla seadnud, tõdedes vaid, et Saksamaa Liitvabariik ei vaidlusta muid viidatud olukordi.

- 109 Seega, ilma et oleks vaja hinnata, kas raudteeinfrastruktuuri kasutustasudest saadud ja kolmandatele isikutele üle kantud kasumit võib samastada infrastruktuuri kasutustasudega direktiivi 2001/14 artikli 7 lõike 1 tähenduses, millele Saksamaa Liitvabariik vaidleb vastu, tuleb tõdeda, et komisjon ei ole õiguslikult piisavalt tõendanud, et raudteeinfrastruktuuri majandamisega tegelevate DB kontserni kõigi või osa ettevõtjate kasum oli saadud raudteeinfrastruktuuri kasutustasudest või oli suunatud muul eesmärgil kasutamiseks kui nende ettevõtjate infrastruktuuri majandamise tegevuse rahastamiseks.
- 110 Seega tuleb kolmas väide tagasi lükata.

***Neljas väide, et on rikutud direktiivi 91/440 artikli 9 lõiget 4 ja määruse nr 1370/2007 artikli 6 lõiget 1 koosmõjus selle määruse lisa punktiga 5, kuna avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks eraldatud vahendeid ei ole DB Regio raamatupidamises näidatud eraldi arvestuses***

*– Poolte argumendid*

- 111 Oma neljandas väites heidab komisjon Saksamaa Liitvabariigile ette, et DB Regiole avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks makstud riiklike vahendeid ei ole selle äriühingu raamatupidamises lepingute haaval eraldi kajastatud, mis on vastuolus direktiivi 91/440 artikli 9 lõikega 4 ja määruse nr 1370/2007 artikli 6 lõikega 1 koosmõjus selle määruse lisa punkti 5 viimase taandega.
- 112 Komisjoni sõnul on avaliku teenuse hüvitised ja piletite müügist saadud tulu kirjendatud vaid üldsummadena või kõigi osutatud teenuste kohta kokku ning seega on võimatu kontrollida, kas igal konkreetsel juhul on makstud hüvitised liiga suured, mis võimaldaks tuvastada ristsubsideerimise.
- 113 Mis puutub direktiivi 91/440 artikli 9 lõikesse 4, siis Saksamaa Liitvabariik kinnitab, et DB Regio kui piirkondlikke veoteenuseid osutav ettevõtja ei kuulu direktiivi artikli 2 lõike 2 kohaselt selle sätte kohaldamisalasse. See järeldus tuleneb direktiivi 91/440 artiklist 3, mis määratleb „piirkondlikud teenused“ „veoteenus[tena], mis vastavad ühe piirkonna transpordivajadustele“.
- 114 Mis puutub määruse nr 1370/2007 artikli 6 lõike 1 rikkumisse, siis Saksamaa Liitvabariik tõlgendab selle määruse lisa punkti 5 selliselt, et see nõuab lepingute eraldi kirjendamist raamatupidamises vaid juhul, kui ettevõtja tegeleb samal ajal nii avaliku teenindamise kohustuste täitmisega, mille eest talle makstakse hüvitist, kui ka muude tegevusvaldkondadega. DB Regio puhul, kes osutab üksnes avalikke reisijateveoteenuseid, ei ole see nii.
- 115 Komisjon möönab sellega seoses, et kõnealuse lisa punktis 5 ei nimetata sõnaselgelt raamatupidamises lepingute kaupa eraldi kirjendamist. Samas on ta seisukohal, et see kohustus tuleneb nimetatud määrusest tervikuna ning selle määruse eesmärgist ja konkreetsemalt määruse nr 1370/2007 lisa punktidest 2 ja 5.
- 116 Saksamaa Liitvabariik täpsustab oma vasturepliigis seoses määruse nr 1370/2007 artikli 6 lõike 1 väidetava rikkumisega, et nimetatud lisa punkti 5 eesmärk on vältida ristsubsideerimist mitte eri avaliku teenindamise lepingute vahel, vaid selliste lepingute, mille puhul makstakse hüvitist, ja lepingute vahel, mille puhul hüvitist ei maksta.
- 117 Itaalia valitsus märgib Saksamaa Liitvabariigi toetuseks, et ükski kõnealustest sätetest ei nõua iga avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks sõlmitud lepingu eraldi avaldamist.

– *Euroopa Kohtu hinnang*

- 118 Direktiivi 91/440 artikli 9 lõike 4 kohaselt tuleb reisijateveoteenuse kui avaliku teenuse osutamiseks eraldatavad vahendid näidata asjaomasel raamatupidamisarvestuses eraldi bilansis ja kasumiaruandes ning neid ei või üle kanda tegevusele, mis on seotud muude veoteenuste osutamisega või muu äritegevusega.
- 119 Kui avalikku teenust osutav ettevõtja osutab avaliku teenindamise kohustusele allutatud hüvitatavat transporditeenust ning on seotud ka muu tegevusega, seab määruse nr 1370/2007 artikli 6 lõige 1 koostõjuse selle määruse lisa punkti 5 esimese ja viimase taandega läbipaistvuse suurendamiseks ja ristsubsideerimise vältimiseks ettevõtjale teatavad minimaalsed raamatupidamisnõuded. Ettevõtja peab eelkõige tagama, et iga tegevuse kohta oleks koostatud eraldi raamatupidamisarvestused, et avaliku teenindamise kulud oleks tasakaalustatud tegevuse tulude ja ametivõimude poolt makstavate summadega, ilma tulude võimaliku ülekandmiseta avaliku teenuse osutaja teise tegevusvaldkonda.
- 120 Nende kahe sätte alusel heidab komisjon Saksamaa Liitvabariigile ette nimetatud kohustuste täitmata jätmist, kuna DB Regio raamatupidamises on avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks makstud hüvitised kirjendatud vaid üldsummas, mitte aga nii, nagu näevad ette nimetatud sätted – lepingute haaval –, takistades sellega võimalike ristsubsideerimiste tuvastamist.
- 121 Saksamaa Liitvabariik vaidlustab neljanda väite põhjendatuse, leides ühelt poolt, et direktiiv 91/440 ei ole DB Regio suhtes kohaldatav, ja teiselt poolt, et selles väites tõlgendatakse asjassepuutuvaid õigusnorme valesti.
- 122 Seega tuleb kõigepealt hinnata, kas direktiiv 91/440 on tegelikult DB Regio suhtes kohaldatav, arvestades direktiivi artikli 2 lõiget 2, mis välistab direktiivi kohaldamisalast need raudtee-ettevõtjad, kelle tegevus piirdub üksnes linna- või linnalähiliinide või piirkondlike liinide teenindamisega.
- 123 Nagu kohtujurist märkis oma ettepaneku punktis 138, viitab komisjon oma seisukohtades DB Regio avaldatud 2013. aasta aruandele, millest ilmneb selgelt, et see äriühing tegeleb mitte ainult kõigi DB kontserni piirkondlike vedudega seotud tegevustega, vaid ka Saksamaa ja naaberriikide vaheliste vedudega.
- 124 Seega ilmneb selgelt sellest dokumendist, mille DB Regio ise avaldas, ja eelkõige viitest tegevuse rahvusvahelisele osale, et see äriühing ei piirdu oma tegevuses üksnes linna- või linnalähiliinide või piirkondlike liinide teenindamisega direktiivi 91/440 artikli 2 lõike 2 tähenduses.
- 125 Seega ei saa Saksamaa Liitvabariik tugineda sellele sättele väites, et direktiiv 91/440 ei ole DB Regio suhtes kohaldatav.
- 126 Edasi tuleb hinnata, kas komisjonil on alust ette heita sellele liikmesriigile – olgu see direktiivi 91/440 artikli 9 lõike 4 või siis määruse nr 1370/2007 artikli 6 lõike 1 koostõjuse selle määruse lisa punktiga 5 –, et DB Regio ei ole avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks makstud riiklikke vahendeid raamatupidamises lepingute haaval eraldi kajastanud.
- 127 Sellega seoses tuleb tõdeda, et kummagi sätte sõnastusest ei tulene, et reisijate raudteeveoga tegelevad ettevõtjad, kes samal ajal, kui nad täidavad avaliku teenindamise kohustust, mille eest makstakse hüvitist, tegelevad ka muu tegevusega, oleksid kohustatud avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks saadud riiklikud vahendid oma aastaaruannetes lepingute haaval eraldi kajastama.
- 128 Vastupidi, need sätted panevad neile ettevõtjatele vaid kohustuse pidada oma erinevate tegevusvaldkondade kohta eraldi raamatupidamisarvestust.

- 129 Nii nõuab direktiivi 91/440 artikli 9 lõige 4 reisijateveoteenuse kui avaliku teenuse osutamiseks eraldatavate vahendite kajastamisel raamatupidamises, et eraldataks ühelt poolt nende tegevus reisijateveol avaliku teenindamise kohustuse täitmisel ja teiselt poolt nende muu tegevus, sealhulgas muud veoteenused. Määruse nr 1370/2007 artikli 6 lõige 1 koosmõjus selle määruse lisa punktiga 5 aga nõuab, et raamatupidamises oleks ühistransporditeenus, mille eest makstakse avaliku teenuse hüvitist, eraldatud muust tegevusest, mille puhul hüvitist ei maksta.
- 130 See on seesama raamatupidamises tegevusvaldkondade eraldamise nõue, mis on sätestatud direktiivi 91/440 artiklis 6 seoses raudteeveoteenuste osutamise ja raudteeinfrastruktuuri majandamise tegevuste raamatupidamisarvestusega.
- 131 Seega – nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 146 ja 153 märkis – ei saa komisjoni tõlgendust, mille kohaselt on ettevõtjatel kohustus avalike teenuste osutamiseks saadud riiklikud vahendid oma aastaaruannetes lepingute haaval eraldi kajastada, tuletada ei direktiivi 91/440 artikli 9 lõikest 4 ega ka määruse nr 1370/2007 artikli 6 lõikest 1 koosmõjus selle määruse lisa punktiga 5.
- 132 Seda järeldust ei sea kahtluse alla asjaolu, et määruse nr 1370/2007 lisa punkti 5 viimane taane sätestab, et avalikke teenuseid osutavate ettevõtjate raamatupidamine ei tohi võimaldada tulude ülekandmist nende ettevõtjate teise tegevusvaldkonda, ega ka asjaolu, et komisjoni poolt kirjeldatav kohustus tagab suurema läbipaistvuse nimetatud ettevõtjate tegevuses, mis aitaks tuvastada võimalikku ristsubsideerimist.
- 133 Direktiivi 91/440 artikli 9 lõike 4 kasulik mõju ega määruse nr 1370/2007 lisa punkti 5 viimase taande väga üldine kohaldamisala, mille jaoks puuduvad praktilised rakendusjuhised, ei ole isenesest sellised, et neist võiks tekkida liikmesriikidele niisugune konkreetne kohustus, millele komisjon viitab.
- 134 Niisiis ei saa Saksamaa Liitvabariigile ette heita, et ta on lubanud, et DB Regio kajastab avaliku reisijateveoteenuse osutamiseks makstud hüvitised vaid üldsummas.
- 135 Järelikult tuleb neljas väide, et on rikutud direktiivi 91/440 artikli 9 lõiget 4 ja määruse nr 1370/2007 artikli 6 lõiget 1 koosmõjus selle määruse lisa punktiga 5, põhjendamatusse tõttu tagasi lükata.
- 136 Kõike eeltoodut arvestades tuleb asuda seisukohale, et kuna Saksamaa Liitvabariik ei võtnud kõiki vajalikke meetmeid selleks, et raamatupidamisarvestus võimaldaks kontrollida, kas on järgitud keeldu kanda raudteeinfrastruktuuri majandamiseks eraldatud riiklikke vahendeid üle raudteeveoteenuste valdkonda, siis on Saksamaa Liitvabariik rikkunud direktiivi 91/440 artikli 6 lõikest 1 tulenevaid kohustusi.

## Kohtukulud

- 137 Vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artikli 138 lõikele 3 võib Üldkohus kohtukulud jagada või jätta kummagi poole kohtukulud tema enda kanda, kui osa nõudeid rahuldatakse ühe poole, osa teise poole kasuks. Kuna komisjoni hagi on rahuldatud vaid osaliselt, tuleb kummagi poole kohtukulud jätta nende endi kanda.
- 138 Kodukorra artikli 140 lõike 1 kohaselt kannavad menetlusse astunud liikmesriigid oma kohtukulud ise. Vastavalt sellele sättele kannavad Itaalia Vabariik ja Läti Vabariik ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

- Kuna Saksamaa Liitvabariik ei võtnud kõiki vajalikke meetmeid selleks, et raamatupidamisarvestus võimaldaks kontrollida, kas on järgitud keeldu kanda raudteeinfrastruktuuri majandamiseks eraldatud riiklikke vahendeid üle raudteeveoteenuste**

**valdkonda, siis on Saksamaa Liitvabariik rikkunud nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiviga 2001/12/EÜ, artikli 6 lõikest 1 tulenevaid kohustusi.**

2. **Jätta hagi ülejäänud osas rahuldamata.**
3. **Jätta Euroopa Komisjoni, Saksamaa Liitvabariigi, Itaalia Vabariigi ja Läti Vabariigi kohtukulud nende endi kanda.**

Allkirjad