



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2017. június 28.*

„Tagállami kötelezettségszegés — Közösségi vasutak fejlesztése — 91/440/EGK irányelv — A 6. cikk (1) bekezdése — Deutsche Bahn csoport — Nyereség átruházásáról szóló megállapodások — A vasúti infrastruktúra üzemeltetésére kifizetett állami támogatások vasúti szállítási szolgáltatási területre történő átirányítására vonatkozó tilalom — Számviteli kötelezettségek — 91/440/EGK irányelv — A 9. cikk (4) bekezdése — 1370/2007/EK rendelet — A 6. cikk (1) bekezdése — A melléklet 5. pontja — Számviteli kötelezettségek — A közszolgáltatási feladatokként ellátott személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekért kifizetett állami támogatások szerződésenként történő feltüntetése”

A C-482/14. sz. ügyben,

az EUMSZ 258. cikk alapján kötelezettségszegés megállapítása iránt 2014. október 30-án

az **Európai Bizottság** (képviselik: W. Mölls, T. Maxian Rusche és J. Hottiaux, meghatalmazotti minőségben)

felperesnek

a **Németországi Szövetségi Köztársaság** (képviselik: T. Henze és J. Möller, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: R. Van der Hout advocaat)

alperes ellen,

támogatják:

az **Olasz Köztársaság** (képviseli: G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítője: S. Fiorentino avvocato dello Stato),

a **Lett Köztársaság** (képviselik: I. Kucina, J. Treijs-Gigulis és I. Kalniņš, meghatalmazotti minőségben)

beavatkozó felek,

benyújtott keresete tárgyában,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: L. Bay Larsen tanácselnök, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan és D. Šváby (előadó) bírák,

főtanácsnok: M. Campos Sánchez-Bordona,

hivatalvezető: K. Malacek tanácsos,

* Az eljárás nyelve: német.

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2016. március 3-i tárgyalásra,
a főtanácsnok indítványának a 2016. május 26-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Keresetlevelében az Európai Bizottság a következők megállapítását kéri a Bíróságtól:
 - a Németországi Szövetségi Köztársaság – mivel megengedte, hogy a vasúti infrastruktúra üzemeltetése céljából kifizetett állami pénzeszközöket át lehessen irányítani a szállítási szolgáltatási területre – nem teljesítette az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2012. L 343., 32. o.; helyesbítés: HL 2015. L 67., 32. o.) 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit (a 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvvel [HL 2001. L 75., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 376. o.] módosított, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv [HL 1991. L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.; a továbbiakban: 91/440 irányelv] korábbi 6. cikkének (1) bekezdése);
 - a Németországi Szövetségi Köztársaság – mivel nem tette meg az összes ahhoz szükséges intézkedést, hogy a részletes számlavezetési szabályok lehetővé tegyék a vasúti infrastruktúra üzemeltetése céljából kifizetett állami pénzeszközök szállítási szolgáltatási területre történő átirányítására vonatkozó tilalom ellenőrzését – nem teljesítette a 2012/34 irányelv 6. cikkének (4) bekezdéséből (a 91/440 irányelv korábbi 6. cikkének (1) bekezdése) eredő kötelezettségeit;
 - a Németországi Szövetségi Köztársaság – mivel nem tette meg az összes ahhoz szükséges intézkedést, hogy az infrastruktúra-használati díjakat csak a pályahálózat-működtető tevékenységének finanszírozására lehessen felhasználni – nem teljesítette a 2012/34 irányelv 31. cikkének (1) bekezdéséből (a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [HL 2001. L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.] korábbi 7. cikkének (1) bekezdése) eredő kötelezettségeit;
 - a Németországi Szövetségi Köztársaság – mivel nem tette meg az összes ahhoz szükséges intézkedést, hogy a közszolgáltatási feladatként ellátott személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekre kifizetett állami pénzeszközöket a megfelelő elszámolásokban elkülönítve mutassák ki – nem teljesítette a 2012/34 irányelv 6. cikkének (3) bekezdéséből (a 91/440 irányelv korábbi 9. cikkének (4) bekezdése), valamint a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2007. L 315., 1. o.) 6. cikkének – az 1370/2007 rendelet mellékletének 5. pontjával összefüggésben értelmezett – (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 91/440 irányelv

- 2 A 91/440 irányelv negyedik preambulumbekzdése kimondja:

„mivel a vasúthálózat további fejlesztése és hatékony működtetése könnyebbé tehető akkor, ha a szállítási szolgáltatások nyújtása és az infrastruktúra működtetése között különbséget tesznek; mivel e helyzetben szükség van arra, hogy a két tevékenységet külön igazgassák, és elkülönített számvitelük legyen”.

- 3 Ezen irányelv 2. cikkének (2) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„Azok a vasúttársaságok, amelyek tevékenysége csupán városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatások nyújtására korlátozódik, nem tartoznak ezen irányelv hatálya alá.”

- 4 Az említett irányelv 3. cikke a „regionális szolgáltatásokat” „egy régió szállítási igényeinek kielégítése érdekében végzett szállítási szolgáltatásokként” határozza meg.

- 5 A „Üzemeltetési [helyesen: működtetési] függetlenség” címet viselő II. szakaszban ugyanezen irányelv 4. cikkének szövege a következő:

„(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az irányítás, az adminisztráció és a üzemeltetési, gazdasági és számviteli ügyekre kiterjedő belső ellenőrzés [helyesen: az irányítás, a működtetés, valamint az igazgatási, gazdasági és számviteli ügyekre kiterjedő belső ellenőrzés] tekintetében a vasúttársaságok független státusszal, és ennek megfelelően elsősorban az államétól elkülönített vagyonnal, költségvetéssel és könyveléssel rendelkezzenek.

(2) Az infrastruktúra-üzemeltető [helyesen: pályahálózat-működtető] a tagállamok által kialakított keretek és egyes díjszabási és felosztási szabályok betartása mellett felelős saját üzemeltetéséért, adminisztrációjáért [helyesen: működtetéséért, igazgatásáért] és belső ellenőrzéséért.”

- 6 A 91/440 irányelv említett szakaszban szereplő 5. cikkének szövege a következő:

„(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket ahhoz, hogy vasúttársaságaik a tevékenységeiket a piachoz igazíthassák, és e tevékenységeket az irányító szerveik hatáskörében kezelhessék annak érdekében, hogy hatékony és megfelelő szolgáltatásokat nyújthassanak a szolgáltatás megkívánt minőségéhez szükséges lehető legalacsonyabb árakon.

A vasúttársaságokat a kereskedelmi társaságokra alkalmazandó elvek szerint kell igazgatni; ez érvényes a közszolgáltatások nyújtására vonatkozó, állam által előírt kötelezettségeikre, valamint a tagállam illetékes hatóságaival kötött közszolgáltatási szerződéseikre is.

(2) A vasúttársaságok határozzák meg saját üzleti terveiket, beleértve saját finanszírozási és befektetési programjaikat is. Az ilyen tervek célja a társaságok pénzügyi egyensúlyának megteremtése, és az egyéb műszaki, kereskedelmi és pénzügyi igazgatási célok elérése; maguknak kell gondoskodniuk a fenti célok megvalósítását lehetővé tevő eszközökről is.

[...]”

- 7 A 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdése eredeti változatának szövege a következő volt:

„A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a szállítási szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó üzletág és a vasúti infrastruktúra igazgatásához [helyesen: működtetéséhez] kapcsolódó üzletág könyvelését elkülönítve végezzék. Az e területek egyikének támogatására kifizetett összegek nem irányíthatók át a másik területre.

A két tevékenységi terület könyvelését úgy kell végezni, hogy az tükrözze a fenti tilalmat.”

- 8 A 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése kimondja:

„A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a vasúttársaságok által nyújtott szállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó üzletág, illetve a vasúti infrastruktúra üzemeltetéséhez [helyesen: működtetéséhez] kapcsolódó üzletág külön-külön eredménykimutatást és mérleget készítsen és tegyen közzé. Az e területek egyikének kifizetett állami támogatás nem irányítható át a másik területre.

A két tevékenységi terület könyvelését úgy kell végezni, hogy az tükrözze a fenti tilalmat.”

- 9 Ezen irányelv 9. cikke (4) bekezdésének – amellyel a 2001/12 irányelv egészítette ki az irányelvet – szövege a következő:

„Vasúttársaságok esetében eredménykimutatást és mérleget vagy éves vagyonszármazékos mérleget kell készíteni és közzétenni a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos üzleti tevékenységről. A személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekért fizetett összegeket mint közszolgáltatást kapott összegeket [helyesen: a közszolgáltatási feladatokként ellátott személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekre kifizetett összegeket] elkülönítve kell kimutatni a megfelelő elszámolásokban; és nem irányíthatók át más közlekedési [helyesen: szállítási] szolgáltatások nyújtásához vagy egyéb üzleti tevékenységekre.”

- 10 A 91/440 irányelv átültetésének határidejét az irányelv 15. cikke 1993. január 1-jében határozta meg.

- 11 A 2012/34 irányelv 65. cikke alapján a 91/440 irányelv 2012. december 15-től hatályát veszítette. A 2015. március 12-én közzétett helyesbítés (HL 2015. L 67., 32. o. [2012/34/EU] a továbbiakban: 2015. március 12-i helyesbítés) értelmében ezen irányelv hatályon kívül helyezésének időpontja 2015. június 17.

A 2001/12 irányelv

- 12 A 2001/12 irányelv (9) preambulumbekzdése kimondja:

„A hatékony személy- és áruszállítás [helyesen: A személy- és teherszállítási szolgáltatások hatékony működésének] elősegítése, továbbá pénzügyeik – ideértve minden állami kompenzációs juttatást [helyesen: ellentételezést] vagy támogatást – átláthatósága érdekében el kell különíteni a személy- és a teherszállítási szolgáltatások könyvelését.”

A 2001/14 irányelv

- 13 A 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok rögzítik a feltételeket, adott esetben az előlegfizetést is ideértve, annak biztosítására, hogy szokványos üzleti feltételek mellett és belátható időn belül a pályahálózat-működtető könyveiben az infrastruktúra-használati díjakból származó bevétel, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredmény és az állami támogatás [helyesen: finanszírozás] legalább egyensúlyban legyen az infrastruktúra költségeivel.

Annak az esetleges hosszú távú célkitűzésnek a sérelme nélkül, hogy az infrastruktúra költségeit az egyes közlekedési módok közötti tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes verseny alapján a felhasználók fedezzék, az a tagállam, ahol a vasúti közlekedés képes versenyezni más közlekedési módokkal, a 7. és 8. cikkben meghatározott díjszabási rendszerén belül megkövetelheti a pályahálózat-működtetőtől, hogy kiadásait és bevételeit állami támogatás nélkül tartsa egyensúlyban.”

- 14 Ezen irányelv 7. cikkének (1) és (3) bekezdése pontosítja:

„(1) A vasúti infrastruktúra használati díjait a pályahálózat-működtető részére kell megfizetni, amely a díjakat tevékenysége finanszírozására használja fel.

[...]

(3) A (4) vagy (5) bekezdés vagy a 8. cikk sérelme nélkül a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséggel [helyesen: a vasúti szolgáltatás következtében közvetlenül felmerült költségekkel].”

- 15 A 2001/14 irányelv 8. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:

„Amennyiben a piac ezt lehetővé teszi, a tagállamok a pályahálózat-működtető felmerült költségeinek teljes megtérülése érdekében, az optimális versenyképességnek különösen a nemzetközi vasúti áruszállítás számára való garantálása mellett hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes elvek alapján felárat számíthatnak fel. A díjazási rendszernek tekintetbe kell vennie a vasúttársaságok által elért termelékenységnövekedést.

A díjak mértéke azonban nem zárhatja ki, hogy az infrastruktúrát olyan piaci szegmensek használják, amelyek legalább a vasúti szolgáltatás következtében közvetlenül felmerült költségeket, s ezenfelül a piac által megengedett megtérülési arányt fedezni tudják.”

- 16 A 2001/14 irányelv átültetésének határidejét az irányelv 38. cikke 2003. március 15-ben határozta meg.

- 17 A 2012/34 irányelv 65. cikke alapján a 2001/14 irányelv 2012. december 15-től hatályát veszítette. A 2015. március 12-i helyesbítés értelmében ezen irányelv hatályon kívül helyezésének időpontja 2015. június 17.

Az 1370/2007 rendelet

- 18 Az 1370/2007 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:

„Valamely általános szabályhoz vagy közszolgáltatási szerződéshez kapcsolódó valamennyi ellentételezésnek meg kell felelnie a 4. cikkben meghatározott rendelkezéseknek, tekintet nélkül a szerződés odaitélésének módjára. Természetétől függetlenül valamennyi, az 5. cikk (2), (4), (5) vagy

(6) bekezdésével összhangban közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződéshez vagy valamely általános szabályhoz kapcsolódó ellentételezésnek meg kell felelnie a mellékletben meghatározott rendelkezéseknek is.”

- 19 E rendelet „A 6. cikk (1) bekezdésében említett esetekben az ellentételezésre alkalmazandó szabályok” címet viselő mellékletének 2. és 5. pontja előírja:

„2. Az ellentételezés nem haladhatja meg az azon nettó pénzügyi hatásnak megfelelő összeget, amely megfelel a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése által a közszolgáltató költségeire és bevételeire gyakorolt – pozitív vagy negatív – hatások összegének. A hatásokat úgy kell értékelni, hogy azt a helyzetet, amelyben a közszolgáltatási kötelezettséget teljesítik, összehasonlíják azzal a helyzettel, amely akkor állt volna fenn, ha a kötelezettséget nem teljesítették volna. A nettó pénzügyi hatás kiszámítása érdekében az illetékes hatóságnak az alábbi rendszert kell követnie:

az illetékes hatóság(ok) által előírt, közszolgáltatási szerződésben és/vagy általános szabályban foglalt közszolgáltatási kötelezettséggel vagy azok csoportjával kapcsolatban felmerült költségek,

kivonva a kérdéses közszolgáltatási kötelezettség(ek) keretében működtetett hálózaton belül keletkezett pozitív pénzügyi hatásokat,

kivonva a kérdéses közszolgáltatási kötelezettség(ek) teljesítése során keletkezett díjakból vagy bármely egyéb bevételből származó bevételt,

hozzáadva az észszerű hasznot,

egyenlő a nettó pénzügyi hatással.

[...]

5. Amennyiben egy közszolgáltató nem kizárólag közszolgáltatói kötelezettségek hatálya alá tartozó, ellentételezett szolgáltatásokat működtet, hanem más tevékenységeket is végez, az átláthatóság növelése és a keresztfinanszírozás elkerülése érdekében az említett közszolgáltatók számvitelében legalább az alábbi feltételeknek megfelelő elkülönítéseket kell végezni:

- az egyes tevékenységeknek megfelelő működési számlákat egymástól el kell különíteni, és a megfelelő eszközök részét és az állandó költségeket a hatályos számviteli és adóügyi szabályok szerint kell felosztani,
- a közszolgáltató bármely egyéb tevékenységéhez kapcsolódóan valamennyi változó költséget, az állandó költségekhez való megfelelő hozzájárulást és az észszerű hasznot semmilyen esetben sem lehet a kérdéses közszolgáltatásra terhelni,
- a közszolgáltatással összefüggő költségeket az üzemeltetési bevételekkel és a hatóságok kifizetéseivel kell kiegyenlíteni, kizárva a bevételek átvitelének lehetőségét a közszolgáltató más tevékenységi területére.”

A 2012/34 irányelv

20 A 2012/34 irányelv (1) preambulumbekzdése kimondja:

„A [91/440] irányelvet, a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelvet [HL 1995. L 143., 70. o.], valamint a [2001/14] irányelvet jelentős mértékben módosították. Mivel további módosításokra van szükség, az említett irányelveket az áttekinthetőség érdekében indokolt átdolgozni és egyetlen jogi aktusban egyesíteni.”

21 A 2012/34 irányelv 6. cikkének (1) és (4) bekezdése a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének, míg az előbbi irányelv 6. cikkének (3) bekezdése az utóbbi 9. cikkének (4) bekezdését váltotta fel.

22 Az említett irányelv 64. cikke (1) bekezdésének első albekezdése előírja, hogy „[a] tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezen irányelvnek 2015. június 16-ig megfeleljenek, többek között a tekintetben, hogy az érintett vállalkozó vasúti társaságok, üzemeltetők, kérelmezők, hatóságok és egyéb jogalanyok eleget tegyenek a követelményeknek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.”

23 Ugyanezen irányelv 65. cikke értelmében „[a] IX. melléklet A. részében felsorolt irányelvekkel módosított [91/440] [...] és [2001/14] irányelvek 2012. december 15-től/től hatályukat veszítik, a IX. melléklet B. részében meghatározott irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére meghatározott határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül”. A 2015. március 12-i helyesbítés értelmében ezen irányelvek hatályon kívül helyezésének időpontja 2015. június 17.

A német jog

24 Az 1993. december 27-i Allgemeines Eisenbahngesetz (a vasútról szóló általános törvény) 9. §-a (BGBl. 1993. I, 2378. és 2396. o.; 1994. I, 2439. o.; a továbbiakban: AEG) előírja:

„(1) Azok a vasúttársaságok

1. amelyek vasúti szállítási vállalkozások és vasúti infrastruktúrát működtető vállalkozások is egyben,

2. a) amelyek kizárólag vasúti szállítási vállalkozások és – anyavállalaton keresztül – vasúti infrastruktúrát működtető olyan vállalkozáshoz kapcsolódnak, amely állami vasúttársaság, vagy
b) amelyek kizárólag vasúti infrastruktúrát működtető vállalkozások és – anyavállalaton keresztül – olyan vasúti szállítási vállalkozáshoz kapcsolódnak, amely állami vasúttársaság, vagy

3. amelyek – vasúti szállítási vállalkozásként vagy vasúti infrastruktúrát működtető vállalkozásként – olyan másik vasúti szállítási vállalkozás vagy vasúti infrastruktúrát működtető vállalkozás anyavállalatai vagy leányvállalatai, amely állami vasúttársaság

kötelesek – még ha nem is tőketársaságként működtetik őket – a kereskedelmi törvény harmadik könyvének második szakaszában szereplő nagy tőketársaságokra alkalmazandó rendelkezéseknek megfelelő éves beszámolót és üzleti jelentést kidolgozni, felülvizsgáltatni és közzétenni. [...]

(1a) Az (1) bekezdés 1. mondatának 1. pontja szerinti vasúttársaságoknak könyvelésükben külön kell választaniuk a két ágazatot; ez magában foglalja, hogy »elkülönített könyvelést« kell vezetniük a »szállítási szolgáltatások nyújtása« és a »vasúti infrastruktúra működtetése« ágazat tekintetében. Az 1. mondat szerinti valamennyi ágazat, valamint az azokon kívüli ágazat esetében az éves beszámoló mellékletében a kereskedelmi jogi elveknek megfelelően vezetett mérleget és kiegészítő eredménykimutatást kell feltüntetniük. [...]

(1b) Az (1a) bekezdés 1. mondatában említett két tevékenységi ágazat valamelyike tekintetében kifizetett állami pénzeszközök nem irányíthatók át a másokra. A két tevékenységi ágazattal kapcsolatos könyvelést oly módon vezetik, hogy az tükrözze ezt a tilalmat. Ez az (1) bekezdés 1. mondatának 2. és 3. pontja szerinti vállalkozásokra is vonatkozik.

[...]

(1d) Az (1a) bekezdést megfelelően alkalmazni kell azokra a vasúti szállítási állami vállalkozásokra, amelyek a személy- és teherszállítás területén egyaránt nyújtanak vasúti szolgáltatásokat, azzal, hogy kizárólag a teherszállítási ágazat tekintetében kell elkülönített könyvelést vezetni, valamint az éves beszámoló mellékletében elkülönített mérleget és eredménykimutatást feltüntetni, továbbá hogy ezt a mérleget vagyonkimutatás is helyettesítheti. A közszolgáltatási feladatként ellátott személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekre kifizetett állami pénzeszközöket elkülönítve kell feltüntetni a megfelelő elszámolásokban, és azok nem irányíthatók át más szállítási szolgáltatások nyújtásához vagy egyéb tevékenységekre.

[...]”

25 Az AEG 14. §-a (4) bekezdésének szövege a következő:

„A vasútí pályahálózat-működtetők a 26. § (1) bekezdésének 6. és 7. pontja alapján meghozott rendelettel összhangban állapítják meg díjszabásaikat oly módon, hogy azok fedezzék a számukra az (1) bekezdés első mondata szerinti valamennyi minimumszolgáltatás nyújtása során felmerült költségeiket, ezenfelül a piac által megengedett megtérülési arányt. Ekképpen beszédhetik a vasúti szolgáltatás működtetése következtében közvetlenül felmerült költségeket, valamint különbséget tehetnek a távolsági személyszállítási szolgáltatások, a rövid távú személy- és teherszállítási szolgáltatások között, valamint e szállítási szolgáltatásokon belüli piaci szegmensek alapján, biztosítva azonban a versenyképességet, különösen a nemzetközi teherszállítás tekintetében. A díjak mértéke a második mondat értelmében mindazonáltal nem haladhatja meg az adott piaci szegmens tekintetében a vasúti szolgáltatás következtében közvetlenül felmerülő költségeket, valamint ezenfelül a piac által megengedett megtérülési arányt.”

26 A meglévő hálózattal kapcsolatos pótló befektetések céljából biztosított támogatásokra a 2010. november 4-én és 2013. szeptember 6-án módosított, a Németországi Szövetségi Köztársaság, a Deutsche Bahn AG vasúti infrastruktúrát működtető vállalkozásai és a Deutsche Bahn AG között létrejött 2009. január 9-i Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (szolgáltatási és finanszírozási megállapodás) az irányadó. Ezt a megállapodást 2015. január 1-jei hatállyal felváltotta a Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (második szolgáltatási és finanszírozási megállapodás, a továbbiakban: LuFV II) amely többek között zárt finanszírozási csatornát hozott létre az infrastruktúrából eredő nyereség tekintetében, amelyet teljes egészében meg kell megfizetni a szövetségi állam részére, mielőtt azokat mint olyanokat az infrastruktúrába ismét befektetnék.

A tényállás

27 A Deutsche Bahn csoport (a továbbiakban: DB csoport) belföldi és nemzetközi teher- és személyszállítás, a logisztika, valamint a vasúti szállításhoz kapcsolódó járulékos szolgáltatások nyújtásának ágazatában végzi tevékenységeit a Deutsche Bahn AG (a továbbiakban: DB AG) holdingtársaság irányításával.

28 Az AEG 9a. §-a értelmében a vasúti infrastruktúrának a 2012/34 irányelv 3. cikkének 3. pontjában, valamint az irányelv I. mellékletében említett elemeit a DB Netz AG működteti. A DB Station & Service AG és a DB Energy GmbH az infrastruktúrának az ezen irányelvben szereplő más elemeit működteti.

- 29 A csoport szállítási tevékenységeit a DB Mobility Logistics AG külön leányvállalatai révén működtetik, amely maga is teljes egészében a DB AG – köztük a DB Regio AG – leányvállalata.
- 30 A DB AG a nyereség ellenőrzéséről és átruházásáról szóló megállapodásokat (a továbbiakban: a nyereség átruházásáról szóló megállapodások) kötött leányvállalataival. Ezek a megállapodások előírják az érintett leányvállalatok valamennyi nyereségének a DB AG-re való átruházását, e nyereségek ezen utóbbi általi felhasználását pedig egyáltalán nem korlátozzák. A megállapodások kötelezik a DB AG-t, hogy fedezze leányvállalatainak veszteségeit.

A pert megelőző eljárás

- 31 2012. november 22-i felszólító levélben a Bizottság felhívta a Németországi Szövetségi Köztársaság figyelmét a 91/440 és a 2001/14 irányelv, valamint az 1370/2007 rendelet esetleges megsértésére, amennyiben a DB AG könyvelése nem tartotta tiszteletben a más területekre, különösen a vasúti személyszállítás területére történő, mindenekelőtt a vasúti infrastruktúrára szánt állami pénzeszközök, azután a közszolgáltatási feladatokként ellátott regionális szintű személyszállítási szolgáltatás ellentételezései, végül pedig a vasúti hálózat használatáért járó díjak átruházásra vonatkozó tilalmakat.
- 32 2013. március 20-i levelében ez a tagállam válaszolt a Bizottság felszólító levelére és tagadta a Bizottság állításait.
- 33 2013. június 21-én a Bizottság indokolással ellátott véleményt bocsátott ki, amelyben megismételte a felszólító levélben már kifejtett álláspontját, és nemcsak az 1370/2007 rendeletre, hanem a 2012. december 15-én hatályba lépő, valamint a releváns pontok tekintetében a 91/440 és a 2001/14 irányelvet felváltó 2012/34 irányelvre is hivatkozott. Felkérte a Német Szövetségi Köztársaságot, hogy az ebben foglaltaknak a kézbesítéstől számított két hónapon belül tegyen eleget.
- 34 2013. augusztus 21-i levelében a Németországi Szövetségi Köztársaság válaszolt az említett véleményre, amely válaszban megismételte és kifejtette azokat az érveit, amelyekre korábban hivatkozott.
- 35 Mivel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a helyzet nem kielégítő, a jelen kereset benyújtása mellett döntött.

A keresetről

Az elfogadhatóságról

A kereset egésze és az egyes kifogások egyértelműségének hiányáról

- 36 A Németországi Szövetségi Köztársaság azzal érvel, hogy a Bizottság által hivatkozott négy kifogás – akár együttesen, akár egyenként – a pontatlan és nem egységes terminológia miatt nem elegendően pontos, ami megakadályozza, hogy ez a tagállam megértse a vele szemben felrőtt gyakorlatokat és mulasztásokat, valamint e kifogások terjedelmét. Álláspontja szerint a Bizottság nem pontosította, hogy a felrőtt mulasztások az uniós jog nem megfelelő átültetéséből, a törvény nem megfelelő végrehajtásából, vagy a DB AG tulajdonosi minőségében tanúsított jogellenes magatartásából áll-e.
- 37 E négy kifogás mindegyike esetében úgy véli, hogy a Bizottság nem pontosította, hogy mely konkrét magatartás sérti a szóban forgó rendelkezéseket, valamint hogy – azzal, hogy a DB csoport által megkötött szerződések említésére szorítkozott – nem határozta meg azt a nemzeti szabályt, amelynek tartalma vagy alkalmazása ellentétes e rendelkezések szövegével vagy célkitűzésével.

- 38 A Bizottság vitatja ezeket az állításokat.
- 39 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság eljárási szabályzata 120. cikkének c) pontja, valamint a Bíróság e rendelkezéssel kapcsolatos ítélkezési gyakorlata értelmében közvetlen keresetek esetén a keresetlevélnek meg kell jelölnie a jogvita tárgyát, és tartalmaznia kell a kereset alapjául szolgáló jogalapok rövid ismertetését, illetve annak kellően egyértelműnek és pontosnak kell lennie ahhoz, hogy az alperes elő tudja készíteni védekezését, valamint hogy a Bíróság gyakorolhassa felülvizsgálati jogkörét. Ebből következik, hogy az ilyen kereset alapjául szolgáló alapvető ténybeli és jogi elemeknek magából a keresetlevél szövegéből kell összefüggő és érthető módon következniük (2016. június 2-i Bizottság kontra Hollandia ítélet, C-233/14, EU:C:2016:396, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 40 A Bíróság azt is megállapította, hogy az EUMSZ 258. cikk alapján indított kereset esetében a keresetlevélnek összefüggően és pontosan kell tartalmaznia a kifogásokat annak érdekében, hogy a tagállam és a Bíróság pontosan meg tudja ítélni az uniós jog felrótt megsértésének terjedelmét, ami szükségszerű feltétele annak, hogy az említett állam hasznosan érvelhessen védekezési jogalapjaival, és hogy a Bíróság vizsgálni tudja az állítólagos kötelezettségszegés fennállását (2016. június 2-i Bizottság kontra Hollandia ítélet, C-233/14, EU:C:2016:396, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 41 A jelen ügyben és amint arra a főtanácsnok indítványának 36. pontjában rámutatott, a Bizottság a keresetlevelében pontosan megjelöli mind a Németországi Szövetségi Köztársaság által állítólagosan megsértett uniós jogi rendelkezéseket, mind pedig a vele szemben felrótt tényeket, azaz az első három kifogás esetében a DB AG és különféle leányvállalatai között létrejött, a nyereség átruházásáról szóló megállapodások fennállását, amelyek lehetővé teszik a DB AG számára, hogy – korlátozás nélkül és eredetüktől függetlenül – bármilyen célra felhasználja az átruházott nyereségeket, a negyedik kifogás esetében pedig azt, hogy a DB Regio könyvelésében nem tüntették fel külön az közszolgáltatási feladatokként ellátott szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekért kifizetett állami pénzeszközöket.
- 42 Azt is meg kell állapítani, hogy sem a Bizottság keresetlevele egészének, sem pedig az általa felhozott egyes kifogásoknak a kialakítása nem enged teret semmiféle, a Németországi Szövetségi Köztársaság által hivatkozott kétségnek afelől, hogy az uniós jog nem megfelelő átültetéséről, a törvény nem megfelelő végrehajtásáról, vagy a DB AG tulajdonosi minőségében tanúsított jogellenes magatartásáról van-e szó.
- 43 Azon túlmenően, hogy a Bizottság az indokolással ellátott véleményében is kifejezetten jelezte, hogy úgy tűnik, a Németországi Szövetségi Köztársaság formálisan átültette a vitatott rendelkezéseket, a DB AG és különféle leányvállalatai között létrejött, a nyereség átruházásáról szóló megállapodások részletes leírásából, valamint a DB Netz, a DB Station & Service és a DB Energie nyereségei összetételének és átruházásának ismertetéséből egyértelműen kitűnik, hogy kizárólag az e megállapodásokból eredő, a DB csoporton belüli pénzügyi kapcsolatokról, nem pedig a szóban forgó uniós jogi rendelkezések bármiféle helytelen átültetéséről van szó.
- 44 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság képes volt megérteni az uniós jog vele szemben felhozott megsértésének terjedelmét.

A kereset jogalapjáról

– A felek érvei

- 45 A Németországi Szövetségi Köztársaság úgy véli, hogy a jelen kereset azért is elfogadhatatlan, mert az abban szereplő kérelem a 2012/34 irányelvet említi, amelynek az átültetési határideje 2015. június 16-án, azaz az állítólagos mulasztás fennállásának értékeléséhez figyelembe veendő időpontot követően jár le. E tagállam szerint kizárólag a 91/440 és a 2001/14 irányelv rendelkezései voltak relevánsak.
- 46 A 91/440 és a 2001/14 irányelv hatályon kívül helyezésének időpontját már nem 2012. december 15-ben, hanem 2015. június 17-ben rögzítő, 2015. március 12-i helyesbítésnek a Tanács általi közzétételét követően benyújtott válaszában a Bizottság azt kéri a Bíróságtól, hogy szükség esetén a jelen keresetnek a – beadványaiban másodlagosan említett – 91/440 és a 2001/14 irányelvre vonatkozó 1–4. pontjában a 2012/34 irányelv alapján kért ténymegállapításokra támaszkodjon.

– A Bíróság álláspontja

- 47 Az indokolással ellátott vélemény kibocsátásának időpontjában, csakúgy mint a jelen kereset benyújtásának időpontjában a 91/440 irányelv és a 2001/14 irányelv már nem szerepelt az uniós jogrendben, azután, hogy a 2012/34 irányelv 65. cikke azokat 2012. december 15-i hatállyal hatályon kívül helyezte.
- 48 Ennélfogva – amint arra a főtanácsnok indítványának 42. pontjában rámutatott – a Bizottság kizárólag a 2012/34 irányelvre hivatkozhatott, az általa benyújtott, kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset pedig kizárólag erre alapíthatta.
- 49 Ezenfelül – és amint az a jelen ítélet 1. pontjából kitűnik – meg kell állapítani, hogy a Bizottság többek között a jelen keresetben szereplő kérelemben gondoskodott arról, hogy az egyes felhozott kifogások tekintetében ne csak a 2012/34 irányelv szóban forgó cikkét, hanem a 91/440 és a 2001/14 irányelvben szereplő megfelelő rendelkezést is megemlítsse, ily módon kizárt mindenféle bizonytalanságot az uniós jog azon részének meghatározását illetően, amelyre tekintettel e kereset megalapozottságát értékelni kell, illetve a felrótt kötelezettségszegés terjedelmét illetően (lásd analógia útján: 2014. október 22-i Bizottság kontra Hollandia ítélet, C-252/13, EU:C:2014:2312, 35–37. pont).
- 50 Egyebekben az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a Bizottságnak a későbbiekben módosított vagy hatályon kívül helyezett uniós jogi aktus eredeti szövegén alapuló, de az új uniós jogi aktus rendelkezései által is fenntartott kötelezettségek megsértésének megállapítására irányuló keresete elfogadható (2013. december 19-i Bizottság kontra Lengyelország ítélet, C-281/11, EU:C:2013:855, 37. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Márpedig amint arra a Bizottság a válaszbán rámutat, keresete a 2012/34 irányelvnek kizárólag azon rendelkezéseire vonatkozik, amelyek már a 91/440 és a 2001/14 irányelvben is szerepeltek.
- 51 Következésképpen a jelen keresetet teljes egészében elfogadhatónak kell nyilvánítani.

Az ügy érdeméről

- 52 Előjáróban és figyelemmel a 2015. március 12-i helyesbítés közzétételére – amely helyesbítés értelmében a 91/440 és a 2001/14 irányelv hatályon kívül helyezésének időpontja immár 2015. június 17. –, meg kell állapítani, hogy a jelen kereset megalapozottságának értékelése tekintetében figyelembe veendő időpontban (2014. április 8-i Bizottság kontra Magyarország ítélet, C-288/12, EU:C:2014:237, 29. pont), azaz 2013. augusztus 21-én, az indokolással ellátott véleményben rögzített határidő lejártakor a 91/440 és a 2001/14 irányelv időbeli hatálya fennállt.

- 53 Ennélfogva a jelen kereset megalapozottságát az első és második kifogás tekintetében a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése, a harmadik kifogás tekintetében a 2001/14 irányelv 7. cikkének (1) bekezdése, a negyedik kifogás tekintetében pedig a 91/440 irányelv 9. cikkének – az 1370/2007 rendelet 6. cikkének (1) bekezdésével és e rendelet mellékletének 5. pontjával összefüggésben értelmezett – (4) bekezdése alapján kell értékelni.
- 54 Egyebekben a Bíróság a jelen ítélet 43. pontjában megállapította, hogy a Bizottság nem azt rója fel a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, hogy helytelenül ültette át a vitatott irányelveket. Ennélfogva nem kell válaszolni az első, a második és a harmadik kifogás vitatásával összefüggésben az e tagállam által e tekintetben kifejtett érvekre.

A második, a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének annyiban történő megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a DB AG vasúti infrastruktúrák működtetésével megbízott leányvállalatainak számlavezetése nem teszi lehetővé a vasúti infrastruktúrára kifizetett állami pénzeszközök vasúti szállítási szolgáltatások területére történő átirányítására vonatkozó tilalom ellenőrzését

– A felek érvelése

- 55 Második kifogásában – amelynek megalapozottságát előjáróban kell értékelni – a Bizottság a DB csoport vasúti infrastruktúrák kezelésével foglalkozó leányvállalatainak számlavezetési szabályait rója fel a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, amelyek a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének megsértésével nem teszik lehetővé a vasúti infrastruktúra üzemeltetése céljából kifizetett állami pénzeszközöknek a vasúti szállítási szolgáltatások területére történő átirányítására vonatkozó tilalom ellenőrzését.
- 56 Az, hogy a pályahálózat-működtetők vagyontárgyainak megszerzésére felhasznált állami pénzeszközök nem szerepelnek sem eredménykimutatásaikban, sem mérlegükben, a Bizottság szerint nem teszi lehetővé annak megismerését, hogy e működtetők – a nyereség átruházásáról szóló vitatott megállapodások alapján a DB AG-ra átruházható – nyereségének mely részei származnak állami pénzeszközökből, és nem teszi lehetővé a nyereségnek az említett működtetők vasúti infrastruktúrák kezelésével kapcsolatos tevékenységei és más tevékenységei közötti elosztását. Ily módon a DB AG – amelyre a vasútipályahálózat-működtető leányvállalatainak bármilyen nyeresége átruházható – azokat saját belátása szerint használhatja fel.
- 57 A Németországi Szövetségi Köztársaság e tekintetben lényegében azzal érvel, hogy a Bizottság tévesen értelmezi a vitatott rendelkezést, mivel tévesen azonosítja a „mérleget” a „könyvvitellel”, valamint hogy a vitatott rendelkezésben szereplő átláthatósági követelmény nem teszi szükségessé, hogy az állami pénzeszközök a vállalkozás külső könyvelésében, azaz mérlegében, az eredménykimutatásban vagy a tevékenységről szóló beszámolóban megjelenjenek. Kizárólag a közlekedési és pályahálózati vállalkozások számviteli elkülönítését követeli meg, amely követelmény a jelen ügyben teljesül, mivel a DB Netz, a DB Station & Service és a DB Energie jogilag önállóak és nem nyújtanak szállítási szolgáltatásokat. Ennek a rendelkezésnek nem a pénzeszközök elosztásuk szerinti felhasználásának ellenőrzése, hanem kizárólag az infrastruktúrához való igazságos és megkülönböztetésmentes hozzáférés garantálása képezi a tárgyát.
- 58 A Németországi Szövetségi Köztársaság álláspontja szerint az említett rendelkezés nem tartalmaz az átirányítási tilalom tiszteletben tartásának ellenőrzését lehetővé tevő könyvviteli és számviteli követelménynél tágabb és konkrétabb követelményt. Ezt a korlátozott kötelezettséget megerősíti a Bizottságnak az általa előterjesztett negyedik vasúti csomagban szereplő azon szándéka, hogy fokozza a pályahálózat-működtetők és szállítási vállalkozások pénzügyi folyamatainak elkülönítését.

- 59 Egyebekben hozzáfűzi, hogy a DB csoportba tartozó társaságok évente külön eredménykimutatást és mérleget készítenek el és tesznek közzé egyfelől a szállítási szolgáltatások vasúti vállalkozások általi nyújtásával kapcsolatos tevékenységek, másfelől pedig a vasúti infrastruktúra működtetésével kapcsolatos tevékenységek tekintetében.
- 60 Végezetül a Németországi Szövetségi Köztársaság hozzáfűzi, hogy az, hogy az állami pénzeszközök nem szerepelnek eszközként a mérlegben, nem jelenti azt, hogy belső könyvelési szempontból ne tartanak azokat nyilván.

– *A Bíróság álláspontja*

- 61 A 91/440 irányelv 6. cikkének – a többek között ezen irányelv negyedik bekezdésével összefüggésben értelmezett – (1) bekezdését illetően meg kell állapítani, hogy annak tárgya, amint azt azon szakasz címe jelzi, amelybe tartozik, a vasúti infrastruktúra működtetésével kapcsolatos tevékenység és a vasúti szállítási tevékenység szétválasztásának biztosítása oly módon, hogy az említett tevékenységeket elkülönülten lehessen igazgatni, egyúttal pedig oly módon, hogy az e két tevékenység valamelyike számára kifizetett állami támogatásokat – keressztámogatások formájában – ne lehessen egyikről a másikra átirányítani.
- 62 E célból a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének előírja külön eredménykimutatás és külön mérleg vezetését egyrészt a szállítási szolgáltatások vasúti vállalkozások általi nyújtásával, másrészt pedig a vasúti infrastruktúra működtetésével kapcsolatos tevékenységek tekintetében. Még konkrétabban az állami támogatások könyvelésben való kezelésével kapcsolatban ez a bekezdés pontosítja, hogy annak lehetővé kell tennie az átirányításuk tilalmának tükrözését.
- 63 Ez a cikk a vasúti infrastruktúra működtetésével és a vasúti szállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos tevékenységekre vonatkozó könyvelés közzétételét is előírja.
- 64 Ebből következik, hogy különösen az állami támogatásokat illetően az uniós jogalkotó a vasúti szállítási szolgáltatásokat nyújtó és a vasúti infrastruktúrákat működtető vállalkozásokra nézve nemcsak e támogatások könyvelésben való – egyúttal számviteli ellenőrzésüket lehetővé tevő – feltüntetését, hanem e könyvelés közzétételét is elő kívánta írni, többek között azzal a céllal, hogy biztosítsa az említett támogatásokkal kapcsolatos információk nyilvánosságát, amelynek lehetővé kell tennie a vasúti infrastruktúrák működtetésével és a vasúti közlekedéssel kapcsolatos tevékenységek közötti keressztámogatások hiányának objektív vizsgálatát.
- 65 A 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése ugyanis nemcsak a konkrétan a vasúti vállalkozások által kapott állami támogatások meghatározását, hanem e támogatások felhasználásának külső átláthatóságát is lehetővé tevő, pontos számviteli kezeléssel kapcsolatos célkitűzés elérésére is irányul.
- 66 Amint arra a főtanácsnok indítványának 65., 68. és 71. pontjában rámutatott, az uniós jogalkotó a „tükrözni” kifejezés e rendelkezésben való alkalmazásával az állami támogatás egyik területről másikra való átirányítása tilalmának ellenőrzését kívánta elősegíteni, amely ellenőrzés nehezen lenne megvalósítható a vasúti társaságok könyvelésének átláthatósága nélkül, amely lehetővé teszi a keressztámogatások kimutatását, ami a vasúti közlekedéssel kapcsolatos, egymás utáni – akár a vasúttársaságok számviteli rendszereinek és éves számviteli beszámolóinak összehasonlíthatóságához szükséges intézkedésekről szóló, 1977. december 12-i 2830/77/EGK tanácsi rendeletben (HL 1977. L 334., 13. o.), akár a 91/440 irányelvben, akár a 2001/12 irányelvben – szereplő uniós szabályozások állandó célkitűzését képezi.
- 67 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdése a vasúti személy- és teherszállítási szolgáltatásokat nyújtó vasúttársaságok tekintetében a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében szereplőkhöz hasonló számviteli és közzétételi kötelezettségeket ír elő kifejezetten

– amint az a 2001/12 irányelv (9) preambulumbekzdéséből kitűnik – a pénzügyeik átláthatóságára vonatkozó követelményre tekintettel, beleértve az állam által nyújtott bármely ellentételezést vagy pénzügyi támogatást.

- 68 Ennélfogva – ellentétben azzal, amit a Németországi Szövetségi Köztársaság állít – a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdését nem lehet akként értelmezni, hogy az a vasúttársaságok kötelezettségeit kizárólag arra korlátozza, hogy könyvelésükben az általuk kapott állami támogatásokat feltüntessék, még akkor sem, ha azok feltüntetése e társaságok belső könyvelése szintjén lehetővé is tehetné az e támogatások átirányításának tilalmára irányuló ellenőrzés elvégzését.
- 69 Márpedig a jelen ügyben és amint azt ez a tagállam elismeri, a DB AG leányvállalatai által kapott állami támogatások – amelyekről a Bizottság nem állítja, hogy nem szerepeltek ténylegesen a könyveléseikben – nem szerepelnek a DB AG leányvállalatának beszámolóiban. Ez a mulasztás, amint azzal a Bizottság érvel, lehetetlenné teszi annak meghatározását, hogy milyen mértékben tartalmaz ilyen támogatásokat a pályahálózat-működtetőktől a DB AG-hoz átirányított nyereség, lehetetlenné teszi továbbá a jelen ítélet 66. pontjában felidézett könyvelési átláthatósággal kapcsolatos követelménynek való megfelelést is.
- 70 Következésképpen a Német Szövetségi Köztársaság – mivel nem tette meg az összes ahhoz szükséges intézkedést, hogy a vasúti infrastruktúra üzemeltetése céljából kifizetett állami pénzeszközök szállítási szolgáltatási területre történő átirányítására vonatkozó tilalom számviteli úton ellenőrizhető legyen – nem teljesítette a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.
- 71 Ennélfogva a második kifogásnak helyt kell adni.

Az első, a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének annyiban történő megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a nyereség átruházásáról szóló megállapodások lehetővé teszik a vasúti szolgáltatásoknak a vasúti infrastruktúra számára fenntartott pénzeszközökkel való finanszírozását

– A felek érvelése

- 72 Első kifogásában a Bizottság azt rója fel a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, hogy a nyereség átruházásáról szóló megállapodások olyan rendszerét fogadta el, amely a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének megsértésével lehetővé teszi a vasúti infrastruktúra üzemeltetésére kiosztott állami pénzeszközök vasúti szállítással kapcsolatos tevékenységekre való átirányítását.
- 73 A Bizottság szerint a DB AG infrastruktúrák piacán tevékenykedő leányvállalatai által elért és a nyereség átruházásáról szóló megállapodás alapján a DB AG-ra átruházott nyereségét a szállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekre használták fel, függetlenül e nyereség eredetétől, következésképpen akkor is, ha az az infrastruktúra működtetésére nyújtott állami pénzeszközökből származott.
- 74 E tekintetben a DB csoportban tartozó és szállítási szolgáltatásokat kínáló társaságok, például a DB Schenker Rail 2009. és 2010. évi veszteségeinek fedezését említi. Említi továbbá más szállítási vállalkozások DB csoport általi megszerzésének finanszírozását, valamint e csoport egésze fizetőképességének javítását. A Bizottság e tekintetben pontosítja, hogy a DB Netz, a DB Station & Service és a DB Energie csak a vasúti infrastruktúrák által generált bevételeknek és/vagy az állami pénzeszközöknek köszönhetően volt nyereséges a 2007 és 2011 közötti időszakban, valamint hogy ennél fogva az átirányított nyereség a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatási elemeket tartalmaz.

- 75 A Németországi Szövetségi Köztársaság azzal érvel egyrészt, hogy ez a kifogás a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének téves értelmezéséből ered, másrészt pedig hogy az AEG 9. §-ának (1b) bekezdése révén helyesen ültette át ezt a rendelkezést.
- 76 Úgy véli, hogy a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésével nem ellentétes sem az, hogy a leányvállalatok nyereséget érjenek el, sem az, hogy azokat végső soron anyavállalatuknak adják át, mivel ez a rendelkezés csak a vasúti infrastruktúrának kifizetett állami pénzeszközök átirányítását tiltja, a vasúti infrastruktúra irányításával megbízott vállalkozásoknál az ilyen infrastruktúra kereskedelmi üzemeltetése révén keletkező bevételekét azonban nem.
- 77 A Bizottság válaszában vitatja a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének a Németországi Szövetségi Köztársaság általi értelmezését. A Bizottság szerint a 2001/12 irányelvre irányuló javaslatból kitűnik, hogy e rendelkezés célja az egyenlő és megkülönböztetésmentes bánásmód biztosítása minden vasúttársaság tekintetében, amely cél csak az infrastruktúra teljes finanszírozásának figyelembevételével, tehát egyrészt az összes költség, másrészt pedig valamennyi bevétel, azaz az állami pénzeszközök és a pályahasználati díjak figyelembevételével érhető el.
- 78 A Bizottság azt az érvet is vitatja, amely szerint a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében szereplő „állami támogatások” kifejezés kizárólag egy állami költségvetés által és meghatározott jogalap szerint nyújtott állami pénzeszközökre vonatkozik. E rendelkezés célja a keresztfinanszírozások megakadályozása, és mind e rendelkezés szövege, mind pedig az előkészítő munkálatok megerősítik, hogy az állami támogatások – ugyanezen kifejezést alkalmazó – rendszere értelmében vett állami pénzeszközökről van szó.
- 79 A Németországi Szövetségi Köztársaság viszonzásában azt rója fel a Bizottságnak, hogy nem bizonyította állításait, és az érintett pénzeszközökkel kapcsolatban a Bundesnetzagentur (szövetségi hálózati ügynökség, Németország) és a Bundesrechnungshof (szövetségi számvevőszék, Németország) által elvégzett előzetes és utólagos ellenőrzésekre hivatkozik.
- 80 Az olasz kormány a maga részéről azt állítja, hogy a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése arra szorítkozik, hogy a keresztfinanszírozások kockázatának elkerülése céljából számviteli szabályokat állapítson meg. Azon a véleményen van továbbá, hogy semmilyen akadálya nincs annak, hogy a hálózat működtetője önállóan kezelje a nyereségeket. E tekintetben hangsúlyozza, hogy a Bíróság elismerte a holding formában szerveződő vállalkozási struktúrák érvényességét, és hogy a Bizottság megközelítése a 91/440 irányelv 4. és 5. cikkével ellentétes módon szűkíti a vasúttársaságok csoportjai működtetési autonómiájának határait.

– *A Bíróság álláspontja*

- 81 A 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése alapján tilos a vasúti infrastruktúra működtetésével kapcsolatos valamely tevékenységre kifizetett állami támogatásoknak a vasúti szállítás szolgáltatásával kapcsolatos tevékenységekre való átirányítása és fordítása.
- 82 Egy ilyen tilalom tiszteletben tartásának elmulasztása tehát egyrészt azt feltételezi, hogy „állami támogatás” átirányításáról legyen szó, másrészt pedig, hogy ez az átirányítás az attól eltérő tevékenységnek kedvezzen, mint amelyre a támogatást nyújtották.
- 83 Márpedig a jelen kifogás keretében a Bizottság mindenesetre nem bizonyította jogilag megkövetelt módon, hogy a nyereség átruházásáról szóló megállapodások – feltéve, hogy ténylegesen az állami támogatások átirányítását eredményezhették, amit a Németországi Szövetségi Köztársaság vitat – összegek állítólagos átirányítását eredményezte a vasúti szállítással kapcsolatos meghatározható tevékenységek céljából való felhasználásuk érdekében.

- 84 Az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében az EUMSZ 258. cikk szerinti kötelezettségszegés megállapítása iránti eljárás keretében a Bizottságot terheli annak bizonyítása, hogy a hivatkozott kötelezettségszegés fennáll, és a Bizottságnak kell az említett kötelezettségszegés fennállásának Bíróság általi vizsgálatához szükséges bizonyítékokat a Bíróság előtt bemutatnia, anélkül hogy bármiféle vélelemre támaszkodhatna (lásd ebben az értelemben: 2012. november 22-i Bizottság kontra Németország ítélet, C-600/10, nem tették közzé, EU:C:2012:737, 13. pont; 2016. november 10-i Bizottság kontra Görögország ítélet, C-504/14, EU:C:2016:847, 111. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 85 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy kevésbé dokumentáltak és alapvetően közvetettek a Bizottság által a vitatott tényekkel, azaz a nyereség átruházásáról szóló megállapodások keretében átruházott nyereségeknek azzal a céllal való felhasználásával kapcsolatban nyújtott bizonyítékok, hogy a vasúti szállítási szolgáltatásokat a vasúti infrastruktúra számára fenntartott pénzeszközökkel finanszírozzák.
- 86 Mindenekelőtt a nyereségnek a DB Schenker Rail közlekedési társaságnál 2009-ben és 2010-ben keletkezett hiányok kompenzálása céljából történő átirányítására vonatkozó állítás alátámasztása céljából előterjesztett bizonyítékokat illetően a Bizottság – az indokolással ellátott véleményére való utalással – annak jelzésére szorítkozik, hogy a DB csoport infrastruktúraműködtetéssel foglalkozó társaságai nyereséget értek el, valamint hogy ugyanakkor a DB AG a DB csoportba tartozó, vasúti szállítási műveleteket végző társaságok veszteségeit kompenzálta, de a Bizottság nem bizonyította, hogy az e műveletek tekintetében felhasznált összegek a DB csoport infrastruktúraműködtetéssel foglalkozó egy vagy több társaságtól származnak.
- 87 Ezután az azon állítás alátámasztására felhozott bizonyítékokat illetően, hogy a nyereség átirányítása lehetővé tette a DB AG számára, hogy a közlekedés területén vállalkozások felvásárlását finanszírozza, a Bizottság beadványaiban nem határozza meg az érintett vállalkozásokat, ebből a célból pedig az indokolással ellátott véleményére való hivatkozásra szorítkozik, amely e vállalkozások cégneven felül semmiféle adatot nem tartalmaz, továbbá mindenestre nem tartalmaz a felvásárlások összegével és finanszírozásuk módjával kapcsolatos adatokat sem.
- 88 Az azon állítás alátámasztására felhozott bizonyítékokat illetően továbbá, hogy a nyereség átirányítása lehetővé tette a DB csoport jövedelmezőségének és fizetőképességének javítását, a Bizottság megelégszik azzal, hogy hitelminősítő intézetek e tekintetben kevésbé bizonyító erejű jelentéseiben szereplő, tömör információkra hivatkozzon.
- 89 Végezetül a DB Netz, a DB Station & Service, illetve a DB Energie nyereségeinek átirányítására vonatkozó állítást illetően, a Bizottság annak kijelentésére szorítkozik, hogy e társaságok nyereségeit, amelyek – anélkül, hogy erre vonatkozó konkrét bizonyítékot terjesztene elő – véleménye szerint kizárólag az infrastruktúra használatából és az állami pénzeszközök felhasználásából eredő bevételeknek köszönhetően keletkeztek a nyereség átruházásáról szóló megállapodások értelmében átruházták a DB AG-ra, a Bizottság ugyanakkor semmiféle olyan elemet nem terjeszt elő, amely alapján meg lehetne állapítani, hogy ezeket a nyereségeket a későbbiekben, a vasúti szállítással kapcsolatos tevékenységek finanszírozására használták fel.
- 90 Ennélfogva – és anélkül, hogy értékelni kellene, hogy a nyereségnek a Bizottság által hivatkozott átirányításait „támogatások” 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése értelmében vett átirányításának kell-e minősíteni – meg kell állapítani, hogy a Bíróság nem rendelkezik elegendő olyan információval, amelyek alapján meg lehetne állapítani, hogy a nyereség átruházásáról szóló vitatott megállapodások lehetővé tették a vasúti szállítási szolgáltatásoknak a vasúti infrastruktúra számára fenntartott pénzeszközökkel való finanszírozását, ekként pedig hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság nem teljesítette a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése szerinti kötelezettségeit.
- 91 A Bizottság első kifogását ezért el kell utasítani.

A harmadik, a 2001/14 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének annyiban történő megsértésére alapított kifogásról, amennyiben a nyereség átruházásáról szóló megállapodások DB csoportnál való alkalmazása révén az infrastruktúrahasználati díjakat a pályahálózat-működtető tevékenységeinek finanszírozásától eltérő célokra használják fel

– A felek érvelése

- 92 Harmadik kifogásával a Bizottság azt rója fel a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, hogy a nyereség átruházásáról szóló megállapodások DB csoportnál való alkalmazása révén az infrastruktúrahasználati díjakat a 2001/14 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének megsértésével a pályahálózat-működtető tevékenységeinek finanszírozásától eltérő célokra használják fel.
- 93 A Bizottság e tekintetben azzal érvel, hogy a pályahálózat-működtetők nyereségeinek a DB AG-hoz való, a nyereség átruházásáról szóló megállapodásokban előírt átírányítása azt jelenti, hogy az infrastruktúra használatára kifizetett díjakat nem a pályahálózat-működtető használja fel az ilyenként meghatározott tevékenységeire. Legalább is azokban az esetekben van így, amelyekben díjak nélkül semmilyen nyereség nem keletkezne, mint például a DB Netz, a DB Station & Service és a DB Energie esetében. Hasonló helyzetben a Bizottság véleménye szerint egyértelmű, hogy a díjakat elvonják a pályahálózat-működtetőtől és azokat az ő tevékenységeitől eltérő célokra lehet felhasználni.
- 94 Az Olasz Köztársaság által támogatott Németországi Szövetségi Köztársaság úgy véli, hogy rendszertani szempontból a 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése, 7. cikke (1) bekezdésének első albekezdése és 8. cikkének (1) bekezdése eltűri, hogy a pályahálózat-működtetők bizonyos megtérülési rátára tegyenek szert, amely a beszedendő díjak elválaszthatatlan részét képezi. Ráadásul ezen irányelv egyik rendelkezése sem szabályozza az ezen utóbbiak által elért nyereség felhasználását, és ők azt saját belátásuk szerint ruházhatják át anyavállalatukra.
- 95 Ebből kifolyólag a 2001/14 irányelvvel nem ellentétes a saját tőke megfelelő megtérülési rátája alapján kiszámított vasútiinfrastruktúra-használati díjaknak köszönhetően keletkezett nyereség átruházása. Az AEG 14. §-a (4) bekezdésének első mondata ráadásul akként rendelkezik, hogy az infrastruktúra-használati díjakat oly módon kell kiszámítani, hogy azok fedezzék a vasútipályahálózat-működtetőnél felmerült költségeket, amelyeket megtérülési ráta egészíthet ki, ha a piac ezt megengedi. Az ily módon keletkező profit – a Bizottság álláspontjával szemben – nem eredményez semmilyen hiányt az infrastruktúra finanszírozásában.
- 96 Végezetül ezt az értelmezést alátámasztja a Bizottság által a negyedik vasúti csomag keretében kidolgozott, új módosító javaslat is, amelynek értelmében nem követelik meg, hogy a vasúti infrastruktúra használatából származó bevételeket szükségképpen a vasúthálózat üzemeltetésére vagy fenntartására kelljen fordítani.
- 97 Válaszában a Bizottság jelzi, hogy a 2001/14 irányelv 6. cikke az infrastruktúra-használati díjaknak az általában a közvetlen költségek alapján alkalmazott kiszámítási módszerével, valamint a krónikus hiánnyal magyarázható, amelynek az üzemeltető vállalkozások akkor vannak kitéve, ha a közhatalmi szervek nem vállalják át legalább részben a vasúti infrastruktúra költségeit. E körülmények között a 2001/14 irányelv 6. cikke arra kötelezi a tagállamokat, hogy pénzügyi felelősséget vállaljanak a pályahálózat-működtetőkkel szemben és kiegyensúlyozzák költségvetéseiket.
- 98 A Bizottság egyébként visszautal a Bundesrat (szövetségi tanács, Németország) egyik véleményére, amely alátámasztja elméletét és bemutatja a nyereség átruházásáról szóló szerződések negatív hatását, utal továbbá a LuFV II 2015. január 1-jei hatálybalépésére, amelynek az volt a célja, hogy annak előírásával reagáljon a Bundesrat (szövetségi tanács) ezen aggályára, hogy a vasútipályahálózat-működtetők nyereségeit közvetlenül a Bundra (szövetségi állam, Németország) kell átruházni, hogy azokat az befektethesse ezekben az infrastruktúrákba.

99 Viszonzásában a német kormány elismeri, hogy a DB Netz AG által a DB AG számára átruházott pénzeszközök teljes mértékben vagy részben a vasúti menetvonalak használatából keletkező bevételekből származnak, ugyanakkor azt állítja, hogy ezek a pénzeszközök legkésőbb akkor elveszítik vasútiinfrastruktúra-használati díjként való minősítésüket, ha azokat a DB Netz AG a menetvonalak használatának ellentételezéseként megfelelően megkapja, és ha azokat az érintett tevékenységek finanszírozására fordítják.

– A Bíróság álláspontja

100 A 2001/14 irányelv 7. cikkének (1) bekezdése értelmében a vasúti infrastruktúra használati díjait a pályahálózat-működtető részére kell megfizetni, amely a díjakat tevékenysége finanszírozására használja fel.

101 Harmadik kifogásában a Bizottság lényegében úgy véli, hogy ellentétes ezzel a rendelkezéssel az, hogy a DB csoport vasútipályahálózat-működtetői rendszeresen nyereséget érnek el, amelyet a nyereség átruházásáról szóló vitatott megállapodások alapján a DB AG-hoz irányíthatnak át, ami ily módon azt eredményezi, hogy az infrastruktúra-használati díjakból származó összegeket a DB AG az említett vasútipályahálózat-működtetők tevékenységeinek finanszírozásától eltérő célokra használhatja fel.

102 E körülmények között a 2001/14 irányelv 7. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségek Németországi Szövetségi Köztársaság általi elmulasztásának az volna a feltétele, hogy a Bizottság bizonyítsa egyrészt azt, hogy az említett nyereségek legalább részben az e rendelkezés értelmében vett infrastruktúra-használati díjakból származna, hogy az ilyen díjakhoz hasonlóvá váljanak, másrészt pedig, hogy ezt a nyereséget ténylegesen az érintett pályahálózat-működtetők tevékenységeinek finanszírozásától eltérő célokra fordították.

103 Meg kell állapítani, hogy mindenesetre a Bizottság nem bizonyította jogilag megkövetelt módon, hogy a DB csoport vasútipályahálózat-működtetői összességének vagy egy részüknek az infrastruktúra-használati díjakból eredő nyereségét ténylegesen a tevékenységeik finanszírozásától eltérő célokra fordították.

104 E tekintetben a Bíróság a jelen ítélet 84. pontjában már emlékeztetett rá, hogy a Bizottság feladata bizonyítani az állítólagos jogsértés fennállását.

105 Márpedig azon túlmenően, hogy a Bizottság pusztán hallgatólagosan utal azokra a pályahálózat-működtetőkre, amelyek nyereségét a nyereség átruházásáról szóló megállapodások alapján eltérő célokra használták fel, a Bizottságnak a jelen ítélet 93. pontjában felidézett beadványaiból kitűnik, hogy érvelését lényegében arra alapítja, hogy a DB csoport pályahálózat-működtetői nyereségének a DB AG-ra való átruházása szükségszerűen maga után vonja, hogy azokat a 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében előírtaktól eltérő célokra használják fel. Mindazonáltal maga a Bizottság jelzi, hogy a hivatkozott automatikus jelleg csak bizonyos helyzetekben fordul elő, jelesül akkor, ha díjak hiányában semmilyen nyereség nem keletkezett volna.

106 E tekintetben elöljáróban meg kell állapítani, hogy valamely vasútipályahálózat-működtető nyereségének egy harmadik jogalanyhoz történő átirányítása valószínűsíthetően nem jár együtt szükségszerűen az érintett forrásoknak az említett működtető infrastruktúrával kapcsolatos tevékenységeinek finanszírozásától eltérő célokra való felhasználásával, amint azt a LuFV II-vel bevezetett mechanizmus ábrázolhatja, amely zárt finanszírozási csatornát hozott létre a pályahálózat-működtetésből eredő nyereség tekintetében, amely nyereséget teljes egészében a szövetségi állam részére kell megfizetni, mielőtt azokat mint olyanokat az infrastruktúrába ismét befektetnék.

- 107 Ennélfogva a Bizottság feladata még pontosabban meghatározni a harmadik kifogásának alátámasztására felhozott ténybeli elemeket.
- 108 Egyébként konkrétan a 2009. évben elért és a DB Netz által a DB AG-hoz átirányított nyereséget illetően meg kell állapítani, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság gyakorlatilag vitatta, hogy a DB AG-hoz átirányított nyereség az infrastruktúra-használati díjakból származna, és azzal érvelt, hogy a DB Netz tevékenységről szóló beszámolója értelmében alapvetően ez a nyereség ingatlanértékesítésekre szánt tartalékok felszámolásából eredt. Márpedig a Bizottság egyáltalán nem kérdőjelezte meg ezt a magyarázatot, mindössze annyit állapított meg, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság nem vitatja az említett egyéb helyzeteket.
- 109 Ennélfogva – anélkül, hogy értékelni kellene, hogy a vasútjárműhálózat-működtetőknél keletkezett és harmadik jogalanyokhoz átirányított nyereség a 2001/14 irányelv 7. cikkének (1) bekezdése alkalmazásában hasonló lehet-e az infrastruktúra-használati díjakhoz, amit a Németországi Szövetségi Köztársaság vitat – meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem bizonyította jogilag megkövetelt módon, hogy a DB csoport pályahálózat-működtetőinek hivatkozott nyereségei teljes egészében vagy részben infrastruktúra-használati díjakból származtak, illetve hogy azokat az e működtetőkre bízott vasúti infrastruktúrák finanszírozásától eltérő célokra fordították.
- 110 Ennélfogva a harmadik kifogást el kell utasítani.

A negyedik, a 91/440 irányelv 9. cikke (4) bekezdésének és az 1370/2007 rendelet 6. cikke – a rendelet mellékletének 5. pontjával összefüggésben értelmezett – (1) bekezdésének megsértésén alapuló kifogás, amennyiben a közszolgáltatási feladatokként ellátott személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekre kifizetett állami pénzeszközök nem elkülönítve szerepelnek a DG Regio elszámolásában

– A felek érvelése

- 111 Negyedik kifogásában a Bizottság azt rója fel a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, hogy a DB Regiónak a közszolgáltatási feladatokként ellátott személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekre kifizetett állami pénzeszközök a 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdésében és az 1370/2007 rendelet 6. cikkének – az e rendelet melléklete 5. pontjának utolsó francia-bekezdésével összefüggésben értelmezett – (1) bekezdésében foglalt rendelkezésekkel ellentétben nem elkülönítve, szerződésenként szerepeltek e társaság elszámolásaiban.
- 112 A Bizottság szerint a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezéseit és a jegyeladásokból származó bevételeket valamennyi nyújtott szolgáltatás tekintetében kizárólag átfogóan vagy összesítve tüntetik fel, ekként nem lehet ellenőrizni, hogy a nyújtott ellentételezések az egyes esetekben túlzott mértékűek-e az esetleges keresztfinanszírozások feltárása szempontjából.
- 113 Ami a 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdését illeti, a Németországi Szövetségi Köztársaság azt állítja, hogy a DB Regio – regionális szállítási szolgáltatások üzemeltetőjeként – ezen irányelv 2. cikkének (2) bekezdése alapján nem tartozik e rendelkezés hatálya alá. Ez a következtetés a 91/440 irányelv 3. cikkéből ered, amely a „regionális szolgáltatásokat” „egy régió szállítási igényeinek kielégítése érdekében végzett szállítási szolgáltatásokként” határozza meg.
- 114 Ami az 1370/2007 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének megsértését illeti, a Németországi Szövetségi Köztársaság úgy értelmezi e rendelet mellékletének 5. pontját, hogy az kizárólag akkor írja elő a szerződések elszámolásokban való elkülönített feltüntetését, ha a működtető a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó szabályok miatt ellentételezett tevékenységekkel együtt más tevékenységeket is végez. Nem ez a helyzet a DB Regio esetében, amely kizárólag közszolgáltatási feladatokként ellátott szállítási szolgáltatásokat nyújt.

- 115 A Bizottság e tekintetben elismeri, hogy az említett melléklet 5. pontja nem említi kifejezetten az elszámolásokban az egyedi szerződések szerinti bontást. Ugyanakkor azon a véleményen van, hogy ez a kötelezettség az érintett szabályozás összességéből, valamint az az által elérni kívánt célkitűzésből, még konkrétabban pedig az 1370/2007 rendelet melléklete 2. és 5. pontjának együttes értelmezéséből következik.
- 116 Viszonzásában a Németországi Szövetségi Köztársaság az 1370/2007 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének állítólagos megsértését illetően pontosítja, hogy az említett melléklet 5. pontjának célkitűzése nem a különböző típusú közszolgáltatási szerződések közötti, hanem az ellentételezés megfizetését lehetővé tévő és az azt lehetővé nem tévő szerződések közötti kereszttámogatások elkerülése.
- 117 A Németországi Szövetségi Köztársaság támogatása céljából az olasz kormány úgy véli, hogy a szóban forgó egyik rendelkezés sem követeli meg a közszolgáltatási feladatokként ellátott szállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos minden egyes szerződés külön-külön történő közzétételét.

– A Bíróság álláspontja

- 118 A 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdése értelmében a közszolgáltatási feladatokként ellátott személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekre kifizetett összegeket elkülönítve kell kimutatni a megfelelő elszámolásokban; és nem irányíthatók át más szállítási szolgáltatások nyújtásához vagy egyéb üzleti tevékenységekre.
- 119 Amennyiben egy közszolgáltató nem kizárólag közszolgáltatói kötelezettségek hatálya alá tartozó, ellentételezett szolgáltatásokat működtet, hanem más tevékenységeket is végez, az átláthatóság növelése és a keresztf finanszírozás elkerülése érdekében az 1370/2007 rendelet 6. cikkének – az e rendelet melléklete 5. pontjának első és utolsó franciabekezdésével összefüggésben értelmezett – (1) bekezdése az ilyen közszolgáltatók tekintetében bizonyos minimális számviteli követelményeket ír elő. Többek között biztosítani kell, hogy az egyes tevékenységeknek megfelelő üzemeltetési számlákat egymástól elkülönítse, valamint hogy a közszolgáltatással összefüggő költségeket az üzemeltetési bevételekkel és a hatóságok kifizetéseivel kiegyenlítse, kizárva a bevételek átvitelének lehetőségét a közszolgáltató más tevékenységi területére.
- 120 E két rendelkezés alapján a Bizottság azt rója fel a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, hogy nem teljesítette kötelezettségeit, amennyiben a DB Regio elszámolásai kizárólag átfogóan, nem pedig az említett rendelkezéseknek megkövetelt módon, szerződésenként tüntetik fel a közszolgáltatási feladatokként ellátott személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekért kifizetett összegeket, ily módon pedig akadályozzák az esetleges kereszttámogatások kimutatását.
- 121 A Németországi Szövetségi Köztársaság azon az alapon vitatja a negyedik kifogás megalapozottságát, hogy egyrészt a 91/440 irányelv nem alkalmazandó a DB Regióra, másrészt pedig, hogy ez a kifogás az érintett rendelkezések téves értelmezéséből ered.
- 122 Ennélfogva először azt kell értékelni, hogy a 91/440 irányelv ténylegesen alkalmazandó-e a DB Regióra, tekintettel ezen irányelv 2. cikkének (2) bekezdésére, amely kizárja az irányelv hatálya alól azokat a vasúttársaságokat, amelyek tevékenysége csupán városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatások nyújtására korlátozódik.
- 123 E tekintetben – és amint arra a főtanácsnok indítványának 138. pontjában rámutatott – a Bizottság beadványaiban a DB által közzétett 2013. évi éves jelentésre hivatkozik, amelyből egyértelműen kitűnik, hogy ennél a társaságnál összpontosulnak nemcsak a DB csoport regionális közlekedésével kapcsolatos tevékenységek, hanem a Németország és a szomszédos államok közötti közlekedéssel kapcsolatos tevékenységek is.

- 124 A maga a DB Regio által közzétett e dokumentumból, különösen pedig tevékenysége nemzetközi részének megemlítéséből tehát egyértelműen kitűnik, hogy e társaság tevékenységei nem a 91/440 irányelv 2. cikkének (2) bekezdésében említett, városi, elővárosi vagy regionális közlekedésre korlátozódnak.
- 125 A Németországi Szövetségi Köztársaság tehát nem hivatkozhat erre a rendelkezésre a 91/440 irányelv DB Regio számviteli helyzetére való alkalmazhatóságának kizárása céljából.
- 126 Másodszor azt kell értékelni, hogy a Bizottság – akár a 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdése, akár az 1370/2007 rendelet 6. cikke e rendelet mellékletének 5. pontjával összefüggésben értelmezett (1) bekezdése alapján – érvényesen róhatja-e fel ennek a tagállamnak, hogy a DB Regio könyvelésében nem egyenként és szerződésenként tünteti fel a közszolgáltatási feladatokként ellátott személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekre kifizetett állami összeget.
- 127 E tekintetben meg kell állapítani, hogy e rendelkezések egyikének szövegéből sem tűnik ki, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó, ellentételezett vasúti személyszállítási szolgáltatásokat működtető és más tevékenységeket is végző szolgáltatók kötelesek lennének éves beszámolóikban egyenként és szerződésenként meghatározni a közszolgáltatási tevékenységükért kapott állami pénzeszközöket.
- 128 Épp ellenkezőleg: ez a két rendelkezés kizárólag a különféle tevékenységcsoportjaik számviteli elkülönítésének kötelezettségét írja elő az ilyen üzemeltetők számára.
- 129 Ily módon a 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdése a közszolgáltatási feladatokként ellátott személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekre kifizetett összegek könyvelése területén egyrészt az e közszolgáltatási kötelezettségekként ellátott személyszállítási tevékenységeik, másrészt pedig egyéb tevékenységeik – köztük a többi szállítási szolgáltatások – elkülönítését követeli meg. Az 1370/2007 rendelet 6. cikkének az e rendelet mellékletének 5. pontjával összefüggésben értelmezett (1) bekezdése a maga részéről a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezésének tárgyát képező tömegközlekedési tevékenységek és az ilyenek tárgyát nem képező tevékenységek számviteli elkülönítését írja elő.
- 130 A tevékenységcsoportok számviteli elkülönítésének ugyanez a követelménye szabályozza a 91/440 irányelv 6. cikkét, ami a vasúti szállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységek és a vasúti infrastruktúra működtetésével kapcsolatos tevékenységek könyvelését illeti.
- 131 Következésképpen – amint azt a főtanácsnok indítványának 146. és 153. pontjában megállapította – sem a 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdéséből, sem az 1370/2007 rendelet 6. cikkének az e rendelet mellékletének 5. pontjával összefüggésben értelmezett (1) bekezdéséből nem lehet levonni a Bizottság által elfogadott azon értelmezést, amely szerint a vállalkozások éves beszámolóikban kötelesek egyenként és szerződésenként meghatározni a közszolgáltatási tevékenységeik címén kapott állami pénzeszközöket.
- 132 E tekintetben nem változtathat ezen a következtetésen az, hogy az 1370/2007 rendelet melléklete 5. pontjának utolsó franciabekezdése kimondja, hogy a közszolgáltatók könyvelésének nem szabad lehetővé tennie a közszolgáltatásból eredő bevételeknek az e szolgáltatók valamely másik tevékenységi területére való átvitelét, mint ahogy az sem, hogy a Bizottság által előírányozott valamely kötelezettség biztosíthatja az említett vállalkozások tevékenységének fokozott átláthatóságát, lehetővé téve így módon az esetleges keresztfinanszírozások kimutatását.
- 133 Ugyanis önmagában sem a 91/440 irányelv 9. cikke (4) bekezdésének hatékony érvényesülésére való hivatkozás, sem pedig az 1370/2007 rendelet melléklete 5. pontja utolsó franciabekezdésének igen általános és gyakorlati végrehajtási szabályokat nem tartalmazó hatálya nem keletkeztethet a tagállamoknál a Bizottság által hivatkozotthoz hasonló konkrét kötelezettséget.

- 134 Ily módon nem róható fel a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, hogy lehetővé tette azt, hogy a DB Regio elszámolásai kizárólag átfogóan tüntessék fel a közszolgáltatási feladatokként ellátott személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekre kifizetett összegeket.
- 135 Következésképpen a negyedik, a 91/440 irányelv 9. cikke (4) bekezdésének, valamint az 1370/2007 rendelet 6. cikke e rendelet mellékletének 5. pontjával összefüggésben értelmezett (1) bekezdésének megsértésére alapított kifogást mint megalapozatlant kell elutasítani.
- 136 A fenti megfontolásokra tekintettel meg kell állapítani, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság – mivel nem tette meg az összes ahhoz szükséges intézkedést, hogy a vasúti infrastruktúra üzemeltetése céljából kifizetett állami pénzeszközök szállítási szolgáltatási területre történő átirányítására vonatkozó tilalom számviteli úton ellenőrizhető legyen – nem teljesítette a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

A költségekről

- 137 A Bíróság eljárási szabályzata 138. cikkének (3) bekezdése értelmében részleges pernyertesség esetén a Bíróság elrendelheti, hogy mindegyik fél maga viseli saját költségeit. Mivel a Bíróság csak részben adott helyt a Bizottság keresetének, úgy kell határozni, hogy mindegyik fél maga viseli saját költségeit.
- 138 Az említett szabályzat 140. cikkének (1) bekezdése értelmében az eljárásba beavatkozó tagállamok maguk viselik saját költségeiket. E rendelkezéseknek megfelelően az Olasz Köztársaság és a Lett Köztársaság maguk viselik saját költségeiket.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

- 1) **A Németországi Szövetségi Köztársaság – mivel nem tette meg az összes ahhoz szükséges intézkedést, hogy a vasúti infrastruktúra üzemeltetése céljából kifizetett állami pénzeszközök szállítási szolgáltatási területre történő átirányítására vonatkozó tilalom számviteli úton ellenőrizhető legyen – nem teljesítette a 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel módosított, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.**
- 2) **A Bíróság a keresetet ezt meghaladó részében elutasítja.**
- 3) **Az Európai Bizottság, a Németországi Szövetségi Köztársaság, az Olasz Köztársaság és a Lett Köztársaság maguk viselik saját költségeiket.**

Aláírások