



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

28 giugno 2017*

«Inadempimento di uno Stato — Sviluppo delle ferrovie comunitarie — Direttiva 91/440/CEE — Articolo 6, paragrafo 1 — Gruppo Deutsche Bahn — Accordi di cessione di utili — Divieto di trasferire ai servizi di trasporto ferroviario aiuti pubblici concessi ai fini dell'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria — Obblighi contabili — Direttiva 91/440/CEE — Articolo 9, paragrafo 4 — Regolamento (CE) n. 1370/2007 — Articolo 6, paragrafo 1 — Punto 5 dell'allegato — Presentazione per ogni singolo contratto degli aiuti pubblici versati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto di passeggeri per servizio pubblico»

Nella causa C-482/14,

avente ad oggetto il ricorso per inadempimento, ai sensi dell'articolo 258 TFUE, proposto il 30 ottobre 2014,

Commissione europea, rappresentata da W. Mölls, T. Maxian Rusche e J. Hottiaux, in qualità di agenti,

ricorrente,

contro

Repubblica federale di Germania, rappresentata da T. Henze e J. Möller, in qualità di agenti, assistiti da R. Van der Hout, advocaat,

convenuta,

sostenuta da:

Repubblica italiana, rappresentata da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da S. Fiorentino, avvocato dello Stato,

Repubblica di Lettonia, rappresentata da I. Kucina, J. Treijs-Gigulis e I. Kalniņš, in qualità di agenti,

intervenienti,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da L. Bay Larsen, presidente di sezione, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan e D. Šváby (relatore), giudici,

avvocato generale: M. Campos Sánchez-Bordona

* Lingua processuale: il tedesco.

cancelliere: K. Malacek, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 3 marzo 2016,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 26 maggio 2016,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 Con il suo ricorso, la Commissione europea chiede alla Corte di dichiarare che:
 - avendo autorizzato che i fondi pubblici destinati alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria potessero essere trasferiti a servizi di trasporto, la Repubblica federale di Germania è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU 2012, L 343, pag. 32) [ex articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU 1991, L 237, pag. 25), come modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001 (GU 2001, L 75, pag. 1) (in prosieguo: la «direttiva 91/440»)];
 - non avendo adottato tutte le misure necessarie affinché le modalità di tenuta della contabilità consentissero di verificare il rispetto del divieto di trasferire a servizi di trasporto i fondi pubblici destinati alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, la Repubblica federale di Germania è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva 2012/34 (ex articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440);
 - non avendo adottato tutte le misure necessarie affinché i diritti di utilizzo dell'infrastruttura fossero utilizzati esclusivamente per il finanziamento dell'attività imprenditoriale del gestore dell'infrastruttura, la Repubblica federale di Germania è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 31, paragrafo 1, della direttiva 2012/34 [ex articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU 2001, L 75, pag. 29)];
 - non avendo adottato tutte le misure necessarie affinché i fondi pubblici destinati alla fornitura di servizi pubblici di trasporto di passeggeri fossero indicati separatamente nelle fatture corrispondenti, la Repubblica federale di Germania è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2012/34 (ex articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 91/440) e del combinato disposto dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU 2007, L 315, pag. 1), e del punto 5 dell'allegato al regolamento n. 1370/2007.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Direttiva 91/440

- 2 Il quarto considerando della direttiva 91/440 enuncia quanto segue:

«considerando che il futuro sviluppo ed un'efficiente gestione della rete ferroviaria possono essere facilitati mediante una distinzione fra l'esercizio dei servizi di trasporto e la gestione dell'infrastruttura; che in queste condizioni occorre che in tutti i casi queste due attività abbiano contabilità distinte e possano essere gestite separatamente».

- 3 L'articolo 2, paragrafo 2, di tale direttiva dispone quanto segue:

«Sono escluse dal campo di applicazione della presente direttiva le imprese ferroviarie la cui attività si limita all'esercizio di servizi di trasporto urbani, extraurbani o regionali».

- 4 L'articolo 3 di detta direttiva definisce i «servizi regionali» come «servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una regione».

- 5 Sotto la sezione II, intitolata «Indipendenza gestionale», l'articolo 4 della stessa direttiva è così formulato:

«1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie affinché, in materia di gestione, di amministrazione e di controllo interno in materia amministrativa, economica e contabile, le imprese ferroviarie abbiano uno status indipendente in virtù del quale dispongano, in particolare, di un patrimonio, di un bilancio e di una contabilità distinti da quelli degli Stati.

2. Nel rispetto delle regole quadro e specifiche in materia di diritti e di assegnazione stabilite dagli Stati membri, il gestore dell'infrastruttura è responsabile della propria gestione, della propria amministrazione e del proprio controllo interno».

- 6 Sotto detta sezione, l'articolo 5 della direttiva 91/440 così recita:

«1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per permettere alle imprese ferroviarie di adattare le loro attività al mercato e di gestirle sotto la responsabilità dei loro organi direttivi, per fornire prestazioni efficaci e adeguate con la minor spesa possibile in rapporto alla qualità del servizio richiesto.

Le imprese ferroviarie devono essere gestite secondo i principi validi per le società commerciali, anche per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico imposti dallo Stato all'impresa e i contratti di servizio pubblico conclusi dalla medesima con le autorità competenti dello Stato membro.

2. Le imprese ferroviarie definiscono i loro programmi di attività, compresi i piani di investimento e di finanziamento. Detti programmi mirano al raggiungimento dell'equilibrio finanziario delle imprese e alla realizzazione degli altri obiettivi in materia di gestione tecnica, commerciale e finanziaria; essi devono inoltre prevedere i mezzi che permettono la realizzazione di tali obiettivi.

(...)».

- 7 L'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440, nella sua versione iniziale, era redatto nei seguenti termini:

«Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire, sul piano della contabilità, la separazione delle attività relative all'esercizio dei servizi di trasporto da quelle relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. L'aiuto concesso ad una di queste due attività non può essere trasferito all'altra.

I conti relativi a queste due attività sono tenuti in modo tale da riflettere tale divieto».

- 8 L'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440 dispone quanto segue:

«Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che sia i conti profitti e perdite, sia i bilanci siano tenuti separati e siano pubblicati per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto e per quelle connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il finanziamento pubblico concesso ad uno di questi due settori di attività non può essere trasferito all'altro.

I conti relativi a queste due attività sono tenuti in modo tale da riflettere tale divieto».

- 9 L'articolo 9, paragrafo 4, della stessa direttiva, aggiunto a quest'ultima dalla direttiva 2001/12, è così formulato:

«Nel caso delle imprese ferroviarie, i conti profitti e perdite e i bilanci, o il bilancio annuale che espone l'attivo e il passivo, sono tenuti separati e sono pubblicati per le attività connesse con la prestazione di servizi di trasporto di merci. I fondi erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto di persone per servizio pubblico devono figurare separatamente nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o altre attività».

- 10 Il termine per il recepimento della direttiva 91/440 è stato fissato, dal suo articolo 15, al 1° gennaio 1993.

- 11 In forza dell'articolo 65 della direttiva 2012/34, la direttiva 91/440 è stata abrogata a decorrere dal 15 dicembre 2012. Con una rettifica pubblicata il 12 marzo 2015 (GU 2015, L 67, pag. 32; in prosieguo: la «rettifica del 12 marzo 2015»), la data di decorrenza dell'abrogazione di tale direttiva è stata fissata al 17 giugno 2015.

Direttiva 2001/12

- 12 Il considerando 9 della direttiva 2001/12 così recita:

«Per promuovere il funzionamento efficiente dei servizi di trasporto passeggeri e merci e garantire la trasparenza finanziaria, anche su tutte le compensazioni finanziarie e gli aiuti di Stato, è necessario separare la contabilità dei servizi di trasporto di passeggeri e di merci».

Direttiva 2001/14

13 L'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 così dispone:

«Gli Stati membri stabiliscono le modalità, ivi compresi, se del caso, pagamenti anticipati, necessarie affinché la contabilità del gestore dell'infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole, presenti almeno un equilibrio tra, da un lato, il gettito dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi statali e, dall'altro, i costi di infrastruttura.

Fatto salvo l'eventuale obiettivo a lungo termine della copertura da parte dell'utilizzatore dei costi di infrastruttura per tutti i modi di trasporto sulla base di una concorrenza intermodale equa e non discriminatoria, quando il trasporto ferroviario è competitivo rispetto ad altri modi di trasporto, nell'ambito dei principi di imposizione dei diritti di cui agli articoli 7 e 8, uno Stato membro può imporre al gestore dell'infrastruttura di conseguire un equilibrio della contabilità senza contributi statali».

14 L'articolo 7, paragrafi 1 e 3, di detta direttiva precisa quanto segue:

«1. I diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria sono pagati al gestore dell'infrastruttura che li usa per finanziare le sue attività.

(...)

3. Fatti salvi i paragrafi 4 e 5 o l'articolo 8, i diritti per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso ai servizi sulla linea sono stabiliti al costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario».

15 L'articolo 8, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 è così redatto:

«Ai fini del pieno recupero dei costi da parte del gestore dell'infrastruttura, uno Stato membro può, se il mercato lo consente, applicare coefficienti di maggiorazione in base a principi efficaci, trasparenti e non discriminatori, garantendo nel contempo una competitività ottimale, in particolare per il trasporto internazionale di merci per ferrovia. Il sistema di imposizione dei diritti deve rispettare gli aumenti di produttività conseguiti dalle imprese ferroviarie.

Il livello dei diritti stabiliti non deve tuttavia precludere l'utilizzo dell'infrastruttura a segmenti del mercato che possono pagare quanto meno il costo direttamente imputabile, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato, alla prestazione del servizio ferroviario».

16 Il termine per il recepimento della direttiva 2001/14 è stato fissato, dal suo articolo 38, al 15 marzo 2003.

17 In forza dell'articolo 65 della direttiva 2012/34, la direttiva 2001/14 è stata abrogata a decorrere dal 15 dicembre 2012. Con la rettifica del 12 marzo 2015, la data di decorrenza dell'abrogazione di tale direttiva è stata fissata al 17 giugno 2015.

Regolamento n. 1370/2007

18 L'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007 è così formulato:

«Tutte le compensazioni connesse a una norma generale o a un contratto di servizio pubblico sono conformi alle disposizioni di cui all'articolo 4, indipendentemente dalle modalità di aggiudicazione del contratto. Tutte le compensazioni di qualsiasi natura connesse a un contratto di servizio pubblico aggiudicato direttamente a norma dell'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 o 6, o connesse a una norma generale sono inoltre conformi alle disposizioni dell'allegato».

19 I punti 2 e 5 dell'allegato a tale regolamento, intitolato «Norme applicabili alla compensazione nei casi previsti nell'articolo 6, paragrafo 1», prevedono quanto segue:

«2. La compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto equivalente alla somma delle incidenze, positive o negative, dell'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico sulle spese e sulle entrate dell'operatore di servizio pubblico. Tali incidenze sono calcolate mettendo a confronto la situazione in cui l'obbligo del servizio pubblico è assolto con la situazione che sarebbe esistita qualora l'obbligo non fosse stato assolto. Per calcolare l'effetto finanziario netto, l'autorità competente segue il seguente schema:

costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico o a un insieme di obblighi di servizio pubblico imposti dall'autorità o dalle autorità competenti e contenuti in un contratto di servizio pubblico e/o in una norma generale,

meno gli eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo o agli obblighi di servizio pubblico in questione,

meno i ricavi delle tariffe o qualsiasi altro ricavo generato nell'assolvimento dell'obbligo o degli obblighi di servizio pubblico in questione,

più un ragionevole utile,

uguale all'effetto finanziario netto.

(...)

5. Allo scopo di aumentare la trasparenza e di evitare le sovvenzioni incrociate, quando un operatore di servizio pubblico presta sia servizi compensati soggetti a obblighi di servizio di trasporto pubblico sia altre attività, la contabilità dei suddetti servizi pubblici deve essere tenuta separata nell'osservanza almeno delle seguenti condizioni:

- i conti operativi corrispondenti a ciascuna di tali attività economiche devono essere separati e la quota dei ricavi e dei costi fissi deve essere imputata secondo le vigenti norme contabili e fiscali,
- tutti i costi variabili, un contributo adeguato per i costi fissi e un utile ragionevole connessi a eventuali altre attività esercitate dall'operatore di servizio pubblico non possono in nessun caso essere a carico del servizio pubblico in questione,
- i costi originati dalla prestazione del servizio pubblico devono essere bilanciati dai ricavi di esercizio e dal versamento di somme da parte delle pubbliche autorità, senza possibilità di trasferimento di ricavi a un altro settore di attività dell'operatore di servizio pubblico».

Direttiva 2012/34

20 Il considerando 1 della direttiva 2012/34 così recita:

«La direttiva [91/440], la direttiva 95/18/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie [GU 1995, L 143, pag. 70], e la direttiva [2001/14] hanno subito sostanziali modificazioni. Poiché sono necessarie ulteriori modifiche, è opportuno provvedere, per ragioni di chiarezza, alla loro rifusione e riunione in un unico atto».

21 L'articolo 6, paragrafi 1 e 4, della direttiva 2012/34 è succeduto all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440, mentre l'articolo 6, paragrafo 3, di questa prima direttiva è succeduto all'articolo 9, paragrafo 4, di quest'ultima direttiva.

22 L'articolo 64, paragrafo 1, primo comma, di detta direttiva prevede che «[g]li Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva, anche ai fini dell'osservanza da parte di imprese, operatori, richiedenti, autorità e altri enti interessati, entro [il] 16 giugno 2015. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni».

23 Ai sensi dell'articolo 65 della medesima direttiva, «[l]e direttive [91/440] (...) e [2001/14], modificate dalle direttive elencate nell'allegato IX, parte A, sono abrogate a decorrere da[l] 15 dicembre 2012, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento delle direttive nel diritto nazionale indicati nell'allegato IX, parte B». Con la rettifica del 12 marzo 2015, la data di decorrenza dell'abrogazione di tali direttive è stata fissata al 17 giugno 2015.

Normativa tedesca

24 L'articolo 9 dell'Allgemeines Eisenbahngesetz (legge generale sulle ferrovie), del 27 dicembre 1993 (BGBl. 1993 I, pagg. 2378, 2396; 1994 I, pag. 2439) (in prosiegue: l'«AEG»), stabilisce quanto segue:

«(1) Le società ferroviarie pubbliche

1. che siano sia imprese di trasporto ferroviario sia imprese di infrastruttura ferroviaria,
2. a) che siano unicamente imprese di trasporto ferroviario e siano collegate, mediante una società controllante, ad un'impresa di infrastruttura ferroviaria che sia una società ferroviaria pubblica, o
b) che siano unicamente imprese di infrastruttura ferroviaria e siano collegate, mediante una società controllante, ad un'impresa di trasporto ferroviario che sia una società ferroviaria pubblica, o
3. che siano, in quanto impresa di trasporto ferroviario o di infrastruttura ferroviaria, la società controllante o la società controllata di un'altra impresa di trasporto ferroviario o di infrastruttura ferroviaria che sia una società ferroviaria pubblica

hanno l'obbligo, anche se non sono gestite in forma di società di capitali, di redigere, far controllare e pubblicare i conti annuali e una relazione di gestione conformi alle disposizioni applicabili alle grandi società di capitali che figurano nella seconda sezione del terzo libro del codice di commercio. (...)

(1a) Le società ferroviarie pubbliche ai sensi del paragrafo 1, frase 1, punto 1, devono tenere contabilità separate per i due settori; ciò comprende la contabilità separata per il settore "fornitura di servizi di trasporto" e per il settore "gestione dell'infrastruttura ferroviaria". Per ciascun settore ai sensi della

frase 1 nonché per un settore esterno a questi ultimi, esse devono far figurare nell'allegato ai loro conti annuali un bilancio e un conto dei profitti e delle perdite supplementari, tenuti conformemente ai principi del diritto commerciale. (...)

(1b) I fondi pubblici versati all'uno dei due settori d'attività di cui al paragrafo 1a, frase 1, non possono essere trasferiti all'altro. I conti relativi ai due settori d'attività sono tenuti in modo tale da riflettere tale divieto. Ciò si applica altresì alle imprese ai sensi del paragrafo 1, frase 1, punti 2 e 3.

(...)

(1d) Per le imprese pubbliche di trasporto ferroviario che forniscono servizi ferroviari sia nel settore del trasporto passeggeri sia in quello del trasporto merci, il paragrafo 1a si applica mutatis mutandis, fermo restando che occorre redigere conti separati e far figurare nell'allegato ai conti annuali un bilancio e un conto dei profitti e delle perdite separati unicamente per il settore del trasporto ferroviario di merci e che tale bilancio può anche essere sostituito da uno stato patrimoniale. I fondi pubblici erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto di persone per servizio pubblico devono figurare separatamente nella pertinente contabilità e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o altre attività.

(...)).

25 L'articolo 14, paragrafo 4, dell'AEG è così formulato:

«I gestori dei binari devono fissare le loro tariffe in conformità di un'ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 1, punti 6 e 7, in maniera tale da compensare i costi da essi sopportati per la fornitura del pacchetto minimo di accesso ai sensi del paragrafo 1, prima frase, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato. Così facendo, essi possono percepire delle maggiorazioni sul costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario, in quanto può essere operata una distinzione tanto in funzione dei servizi di trasporto passeggeri su lunga e su breve distanza, o di trasporto ferroviario di merci, quanto in funzione dei segmenti di mercato all'interno di tali servizi di trasporto, garantendo al contempo la competitività, in particolare in relazione al trasporto internazionale di merci per ferrovia. Il livello dei diritti non può tuttavia eccedere, quanto alla seconda frase, per un segmento di mercato, il costo direttamente imputabile alla prestazione del servizio ferroviario, più un tasso di rendimento accettabile per il mercato».

26 Le sovvenzioni per investimenti a fini di sostituzione nella rete esistente sono disciplinate dalla Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (accordo di prestazione e di finanziamento), del 9 gennaio 2009, modificata il 4 novembre 2010 e il 6 settembre 2013, conclusa tra la Repubblica federale di Germania, le imprese di infrastruttura ferroviaria della Deutsche Bahn AG e quest'ultima. Tale accordo è stato sostituito, con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2015, dalla Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (accordo di prestazione e di finanziamento II; in prosieguo: la «LuFV II»), la quale ha attuato, in particolare, un circuito di finanziamento chiuso per gli utili risultanti dall'infrastruttura che sono interamente versati allo Stato federale prima di essere reinvestiti come tali nell'infrastruttura.

Contesto fattuale

27 Il gruppo Deutsche Bahn (in prosieguo: il «gruppo DB») esercita le sue attività nel settore del trasporto nazionale e internazionale di merci e di passeggeri, della logistica e della prestazione di servizi accessori nel trasporto ferroviario, sotto la direzione della holding di gestione Deutsche Bahn AG (in prosieguo: la «DB AG»).

- 28 Conformemente all'articolo 9a dell'AEG, la gestione degli elementi dell'infrastruttura ferroviaria previsti all'articolo 3, punto 3, della direttiva 2012/34 nonché all'allegato I di quest'ultima è effettuata dalla DB Netz AG. La DB Station & Service AG e la DB Energy GmbH gestiscono altri elementi dell'infrastruttura ai sensi di detta direttiva.
- 29 La gestione delle attività di trasporto del gruppo è, a sua volta, realizzata da società controllate specifiche della DB Mobility Logistics AG, anch'essa controllata al 100% della DB AG, tra cui la DB Regio AG.
- 30 La DB AG ha concluso con le proprie controllate accordi di controllo e di cessione di utili (in prosieguo: gli «accordi di cessione di utili»). Tali accordi prevedono la cessione di tutti gli utili delle controllate interessate alla DB AG, senza limitazioni riguardo all'utilizzo di tali utili da parte di quest'ultima. Al contempo, essi obbligano la DB AG a coprire le perdite delle sue controllate.

Procedimento precontenzioso

- 31 Con lettera di diffida del 22 novembre 2012, la Commissione ha avvisato la Repubblica federale di Germania di una possibile violazione delle direttive 91/440 e 2001/14 nonché del regolamento n. 1370/2007, in quanto la contabilità della DB AG non rispettava il divieto di trasferire ad altri settori e, in particolare, al trasporto ferroviario di passeggeri, anzitutto, i fondi pubblici destinati alle infrastrutture ferroviarie, poi, le compensazioni per i servizi regionali di trasporto di passeggeri per servizio pubblico, e, infine, i diritti di utilizzo della rete ferroviaria.
- 32 Con lettera del 20 marzo 2013, detto Stato membro ha risposto alla lettera di diffida della Commissione e ha contestato le argomentazioni di quest'ultima.
- 33 Il 21 giugno 2013 la Commissione ha quindi emesso un parere motivato nel quale ribadiva l'opinione espressa nella lettera di diffida, facendo riferimento non soltanto al regolamento n. 1370/2007, ma anche alla direttiva 2012/34, entrata in vigore il 15 dicembre 2012 e che ha sostituito le direttive 91/440 e 2001/14 sulle questioni rilevanti. In detto parere, essa invitava la Repubblica federale di Germania a conformarvisi entro un termine di due mesi dalla notifica.
- 34 Con lettera del 21 agosto 2013, la Repubblica federale di Germania ha risposto a detto avviso, ribadendo e sviluppando gli argomenti già fatti valere in precedenza.
- 35 Ritenendo che la risposta non fosse soddisfacente, la Commissione ha deciso di introdurre il presente ricorso.

Sul ricorso

Sulla ricevibilità

Sulla mancanza di chiarezza del ricorso nel suo insieme e di ciascuno degli addebiti

- 36 La Repubblica federale di Germania fa valere che i quattro addebiti dedotti dalla Commissione, sia congiuntamente sia isolatamente considerati, non sono sufficientemente precisati a causa di una terminologia poco chiara e non uniforme, impedendo a tale Stato membro di comprendere le pratiche e le omissioni che gli sono contestati nonché la portata di tali addebiti. A suo parere, la Commissione non ha precisato se gli inadempimenti censurati consistano in un recepimento insufficiente del diritto dell'Unione, in un'attuazione insufficiente della legge o in un comportamento illecito in qualità di proprietaria della DB AG.

- 37 Per ciascuno di questi quattro addebiti, detto Stato membro ritiene che la Commissione non abbia precisato il comportamento concreto che violerebbe le disposizioni di cui trattasi e che, limitandosi a considerare i contratti conclusi in seno al gruppo DB, non abbia individuato la norma nazionale il cui contenuto o la cui applicazione sarebbe contraria alla formulazione o all'obiettivo di tali disposizioni.
- 38 La Commissione contesta tali argomenti.
- 39 Al riguardo, occorre ricordare che, in forza dell'articolo 120, lettera c), del regolamento di procedura della Corte e della giurisprudenza ad esso relativa, ogni atto introduttivo di ricorso in materia di ricorsi diretti deve indicare l'oggetto della controversia e contenere l'esposizione sommaria dei motivi dedotti a sostegno del ricorso, e che tale indicazione deve essere sufficientemente chiara e precisa per consentire alla parte convenuta di preparare la sua difesa e alla Corte di esercitare il suo sindacato. Ne deriva che gli elementi essenziali di fatto e di diritto sui quali un ricorso del genere si basa devono emergere in modo coerente e comprensibile dal testo del ricorso stesso (sentenza del 2 giugno 2016, Commissione/Paesi Bassi, C-233/14, EU:C:2016:396, punto 32 e giurisprudenza ivi citata).
- 40 La Corte ha altresì dichiarato, nell'ambito di un ricorso proposto ai sensi dell'articolo 258 TFUE, che esso deve presentare le censure in modo coerente e preciso, così da consentire allo Stato membro e alla Corte di conoscere esattamente la portata della violazione del diritto dell'Unione contestata, presupposto necessario affinché il suddetto Stato possa far valere utilmente i suoi mezzi di difesa e affinché la Corte possa verificare l'esistenza dell'inadempimento addotto (sentenza del 2 giugno 2016, Commissione/Paesi Bassi, C-233/14, EU:C:2016:396, punto 33 e giurisprudenza ivi citata).
- 41 Nel caso di specie, e come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 36 delle sue conclusioni, la Commissione indica con precisione, nell'atto introduttivo del ricorso, sia le disposizioni di diritto dell'Unione asseritamente violate dalla Repubblica federale di Germania sia i fatti contestati a quest'ultima, vale a dire, per quanto concerne i primi tre addebiti, l'esistenza di accordi di cessione di utili conclusi tra la DB AG e le sue varie controllate, che consentono alla DB AG di disporre degli utili ceduti per qualsiasi finalità, senza restrizioni e indipendentemente dalla loro origine e, riguardo al quarto addebito, l'assenza di una menzione separata, nella contabilità della DB Regio, dei fondi pubblici versati per le sue attività relative alla fornitura di servizi di trasporto per servizio pubblico.
- 42 È giocoforza rilevare che né la formulazione del ricorso della Commissione nel suo insieme né quella di ciascuno degli addebiti sollevati da quest'ultima lascia adito ai dubbi espressi dalla Repubblica federale di Germania sulla questione se sia oggetto di discussione un recepimento insufficiente del diritto dell'Unione o un'attuazione insufficiente della legge o un comportamento illecito in qualità di proprietaria della DB AG.
- 43 Oltre al fatto che la Commissione ha espressamente affermato nel parere motivato che la Repubblica federale di Germania sembrava aver recepito formalmente le disposizioni controverse, dalla descrizione dettagliata degli accordi di cessione di utili conclusi tra la DB AG e le sue varie controllate nonché dalla presentazione della composizione e della cessione degli utili della DB Netz, della DB Station & Service nonché della DB Energie risulta chiaramente che la controversia verte unicamente sui rapporti finanziari interni al gruppo DB derivanti da tali accordi, e non su un qualsiasi recepimento scorretto delle disposizioni in esame del diritto dell'Unione.
- 44 Alla luce di quanto precede, si deve concludere che la Repubblica federale di Germania era in grado di comprendere la portata delle violazioni del diritto dell'Unione che le erano state contestate.

Sulla base giuridica del ricorso

– Argomenti delle parti

- 45 La Repubblica federale di Germania ritiene che il presente ricorso sia altresì irricevibile in quanto il suo petitum riguarda la direttiva 2012/34, il cui termine di recepimento scade il 16 giugno 2015, vale a dire successivamente alla data da prendere in considerazione per valutare l'esistenza dell'inadempimento asserito da quest'ultima. Secondo tale Stato membro, solo le disposizioni delle direttive 91/440 e 2001/14 erano rilevanti.
- 46 Nella replica, depositata successivamente alla pubblicazione da parte del Consiglio della rettifica del 12 marzo 2015, che fissa la data di abrogazione delle direttive 91/440 e 2001/14 non più al 15 dicembre 2012, bensì al 17 giugno 2015, la Commissione chiede alla Corte di basare, se del caso, gli accertamenti che essa richiede ai sensi della direttiva 2012/34 ai punti da 1 a 4 del petitum del presente ricorso sulle direttive 91/440 e 2001/14, menzionate in subordine nelle proprie osservazioni.

– Giudizio della Corte

- 47 Alla data di emissione del parere motivato come della presentazione del presente ricorso, la direttiva 91/440 e la direttiva 2001/14 erano scomparse dall'ordinamento giuridico dell'Unione a seguito della loro abrogazione da parte dell'articolo 65 della direttiva 2012/34, con effetto a decorrere dal 15 dicembre 2012.
- 48 Pertanto, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 42 delle sue conclusioni, solo la direttiva 2012/34 poteva essere invocata dalla Commissione e fondare il ricorso per inadempimento proposto da quest'ultima.
- 49 Inoltre, e come risulta dal punto 1 della presente sentenza, si deve rilevare che la Commissione, nel petitum del presente ricorso, ha avuto cura, in particolare, di indicare, per ciascuno degli addebiti invocati, non soltanto l'articolo di cui trattasi della direttiva 2012/34, ma anche la disposizione corrispondente nelle direttive 91/440 e 2001/14, escludendo così ogni incertezza quanto all'identificazione del diritto dell'Unione in relazione al quale dev'essere valutata la fondatezza di tale ricorso o per quanto concerne la portata dell'inadempimento contestato (v., per analogia, sentenza del 22 ottobre 2014, Commissione/Paesi Bassi, C-252/13, EU:C:2014:2312, punti da 35 a 37).
- 50 Inoltre, secondo costante giurisprudenza, la Commissione è legittimata a far dichiarare un inadempimento degli obblighi che trovano la loro origine nella versione iniziale di un atto dell'Unione, successivamente modificato o abrogato, che siano stati confermati dalle disposizioni di un nuovo atto dell'Unione (sentenza del 19 dicembre 2013, Commissione/Polonia, C-281/11, EU:C:2013:855, punto 37 e giurisprudenza ivi citata). Orbene, come afferma la Commissione nella replica, il suo ricorso verte esclusivamente sulle disposizioni della direttiva 2012/34 che figurano già nelle direttive 91/440 e 2001/14.
- 51 Di conseguenza, il presente ricorso dev'essere dichiarato ricevibile nel suo complesso.

Nel merito

- 52 In via preliminare, e tenuto conto della pubblicazione della rettifica del 12 marzo 2015, in forza della quale la data di abrogazione delle direttive 91/440 e 2001/14 è ora fissata al 17 giugno 2015, si deve rilevare che, alla data da prendere in considerazione per valutare la fondatezza del presente ricorso

(sentenza dell'8 aprile 2014, Commissione/Ungheria, C-288/12, EU:C:2014:237, punto 29), ossia il 21 agosto 2013, corrispondente alla scadenza del termine fissato nel parere motivato, le direttive 91/440 e 2001/14 erano applicabili *ratione temporis*.

- 53 Pertanto, occorre valutare la fondatezza del presente ricorso sul fondamento, per il primo e il secondo addebito, dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440, per il terzo addebito, dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 e, per il quarto addebito, dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 91/440, in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007 e con il punto 5 dell'allegato a quest'ultimo.
- 54 Peraltro, al punto 43 della presente sentenza, è stato rilevato che la Commissione non contesta alla Repubblica federale di Germania di aver proceduto ad un recepimento scorretto delle direttive controverse. Pertanto, non occorre rispondere agli argomenti sviluppati al riguardo da tale Stato membro nell'ambito della sua contestazione del primo, del secondo e del terzo addebito.

Sul secondo addebito, relativo a una violazione dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440, in quanto la tenuta della contabilità delle controllate della DB AG incaricate della gestione delle infrastrutture ferroviarie non consentirebbe di verificare il rispetto del divieto di trasferire ai servizi di trasporto ferroviario i fondi pubblici destinati all'infrastruttura ferroviaria

– *Argomenti delle parti*

- 55 Con il secondo addebito, di cui deve anzitutto valutarsi la fondatezza, la Commissione contesta alla Repubblica federale di Germania il fatto che le modalità di tenuta della contabilità delle società controllate del gruppo DB incaricate della gestione delle infrastrutture ferroviarie non hanno consentito, in violazione dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440, di verificare il rispetto del divieto di trasferire ai servizi di trasporto ferroviario i fondi pubblici destinati alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria.
- 56 Infatti, poiché i fondi pubblici utilizzati per acquisire beni patrimoniali dei gestori delle infrastrutture non sono stati indicati nei loro conti profitti e perdite né nel bilancio, ciò non consente, secondo la Commissione, di sapere quali parti degli utili di tali gestori, trasferibili alla DB AG in applicazione degli accordi di cessione di utili controversi, provengono da fondi pubblici, né di ripartire gli utili tra le attività di gestione delle infrastrutture ferroviarie e altre attività dei suddetti gestori. In tal modo, la DB AG, cui possono essere trasferiti gli utili indifferenziati delle sue controllate incaricate della gestione delle infrastrutture ferroviarie, potrebbe utilizzarli a sua discrezione.
- 57 Al riguardo, la Repubblica federale di Germania fa valere, in sostanza, che la Commissione interpreta erroneamente la disposizione controversa, in quanto equipara, a torto, «bilancio» e «contabilità» e il requisito di trasparenza in essa contenuto non richiede che i fondi pubblici figurino nella contabilità esterna dell'impresa, vale a dire nel bilancio, nel conto economico o nel rapporto d'attività. Essa richiede soltanto una separazione contabile tra le imprese di trasporto e quelle incaricate della gestione dell'infrastruttura, requisito che è soddisfatto nel caso di specie, dal momento che la DB Netz, la DB Station & Service e la DB Energie sono giuridicamente autonome e non forniscono prestazioni di trasporto. Infatti, tale disposizione non avrebbe ad oggetto il controllo dell'utilizzo dei fondi conformemente alla loro destinazione, bensì, unicamente, di garantire un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura.
- 58 Secondo la Repubblica federale di Germania, detta disposizione non contiene altri requisiti specifici oltre a quello della tenuta della contabilità che consente di verificare il rispetto del divieto di trasferimento. Tale obbligo limitato sarebbe confermato dalla volontà della Commissione, nell'ambito del quarto pacchetto ferroviario presentato da quest'ultima, di accrescere la separazione dei circuiti finanziari dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese di trasporto.

- 59 Inoltre, essa aggiunge che, ogni anno, le società del gruppo DB tengono e pubblicano conti profitti e perdite e bilanci separati, da un lato, per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto da parte di imprese ferroviarie e, dall'altro, per le attività connesse alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria.
- 60 Infine, la Repubblica federale di Germania aggiunge che il fatto che i fondi pubblici non figurino nell'attivo di bilancio non significa che essi non siano stati registrati nella contabilità interna.

– *Giudizio della Corte*

- 61 Per quanto concerne l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440, in combinato disposto, in particolare, con il quarto considerando di quest'ultima, si deve rilevare che l'oggetto di tale considerando, come indica il titolo della sezione in cui esso rientra, consiste nel garantire la separazione tra la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e l'attività di trasporto ferroviario, di modo che dette attività possano essere gestite separatamente e che gli aiuti pubblici versati a una di queste due attività non possano essere trasferiti dall'una all'altra mediante sovvenzioni incrociate.
- 62 A tal fine, l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440 impone la separazione, sul piano della contabilità, dei conti profitti e perdite e dei bilanci, da un lato, per le attività connesse alla prestazione di servizi di trasporto da parte di imprese ferroviarie e, dall'altro, per quelle relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Riguardo, in particolare, al trattamento contabile degli aiuti pubblici, esso precisa che quest'ultimo deve consentire di riflettere il divieto del loro trasferimento.
- 63 Tale articolo impone altresì la pubblicazione dei conti relativi alle due attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi di trasporto ferroviario.
- 64 Ne consegue che, con riguardo specifico agli aiuti pubblici, il legislatore dell'Unione ha inteso imporre alle imprese che forniscono servizi di trasporto ferroviario e che gestiscono infrastrutture ferroviarie non soltanto l'iscrizione di detti aiuti nella contabilità, che consente la loro verifica contabile, ma anche la pubblicazione di tali conti, al fine, in particolare, di garantire la pubblicità delle informazioni relative a detti aiuti, che deve consentire la verifica oggettiva dell'assenza di sovvenzioni incrociate tra le attività di gestione delle infrastrutture ferroviarie e di trasporto ferroviario.
- 65 Infatti, l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440 persegue non solo un obiettivo di trattamento contabile specifico che consente, in particolare, di identificare gli aiuti pubblici ricevuti dalle imprese ferroviarie, ma anche un obiettivo di trasparenza esterna dell'utilizzo di tali aiuti.
- 66 Come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 65, 68 e 71 delle sue conclusioni, il legislatore dell'Unione, con l'utilizzo del termine «riflettere» in tale disposizione, ha inteso facilitare il controllo del rispetto del divieto di trasferimento degli aiuti pubblici da un'attività all'altra, controllo che sarebbe difficilmente realizzabile senza la trasparenza contabile delle imprese ferroviarie, la quale consente di rilevare le sovvenzioni incrociate, obiettivo costante delle normative successive dell'Unione relative al trasporto ferroviario, sia nell'ambito del regolamento (CEE) n. 2830/77 del Consiglio, del 12 dicembre 1977, relativo alle misure necessarie per rendere comparabili la contabilità e i conti annuali delle aziende ferroviarie (GU 1977, L 334, pag. 13), che in quello della direttiva 91/440 o della direttiva 2001/12.
- 67 In proposito, occorre rilevare che l'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 91/440, riguardo alle imprese ferroviarie che forniscono servizi di trasporto di passeggeri e di merci, prevede obblighi contabili e di pubblicazione analoghi a quelli di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440, allo scopo esplicito, come risulta dal considerando 9 della direttiva 2001/12, di garantire la trasparenza finanziaria, anche su tutte le compensazioni finanziarie e gli aiuti di Stato.

- 68 Pertanto, contrariamente a quanto sostiene la Repubblica federale di Germania, l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440 non può essere interpretato nel senso che limita gli obblighi delle imprese ferroviarie alla sola iscrizione nella loro contabilità degli aiuti pubblici ricevuti, e ciò quand'anche una registrazione siffatta fosse idonea a consentire, sul piano della contabilità interna di tali società, di effettuare il controllo del rispetto del divieto di trasferimento di tali aiuti.
- 69 Orbene, nel caso di specie, come riconosce detto Stato membro, gli aiuti pubblici ricevuti dalle controllate della DB AG, in relazione ai quali la Commissione non asserisce che non siano stati effettivamente iscritti nella loro contabilità, non figurano nella contabilità di queste ultime. Tale omissione, come fa valere la Commissione, rende impossibile determinare in che misura gli utili trasferiti dai gestori delle infrastrutture alla DB AG conterrebbero aiuti del genere, nonché soddisfare il requisito di trasparenza contabile richiamato al punto 66 supra.
- 70 Di conseguenza, non avendo adottato tutte le misure necessarie affinché le modalità di tenuta della contabilità consentano di verificare il rispetto del divieto di trasferire ai servizi di trasporto i fondi pubblici destinati alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, la Repubblica federale di Germania è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440.
- 71 Pertanto, il secondo addebito dev'essere accolto.

Sul primo addebito, relativo a una violazione dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440, nei limiti in cui gli accordi di cessione di utili consentono di finanziare i servizi ferroviari con fondi riservati all'infrastruttura ferroviaria

– Argomenti delle parti

- 72 Con il primo addebito, la Commissione contesta alla Repubblica federale di Germania di accettare un sistema di accordi di cessione di utili che consente, in violazione dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440, il trasferimento dei fondi pubblici destinati alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria alle attività di trasporto ferroviario.
- 73 Secondo la Commissione, gli utili realizzati dalle controllate della DB AG operanti sui mercati delle infrastrutture e che sono stati trasferiti a quest'ultima in base all'accordo di cessione di utili sarebbero stati utilizzati per attività connesse alla fornitura di servizi di trasporto, e ciò indipendentemente dall'origine degli utili, di conseguenza, anche se questi provenivano da fondi pubblici versati a fini di gestione delle infrastrutture.
- 74 In proposito, esso riguarda la copertura delle perdite delle società del gruppo DB che offrono servizi di trasporto, come la DB Schenker Rail negli anni 2009 e 2010. Esso prevede inoltre il finanziamento di acquisizioni da parte del gruppo DB di altre imprese di trasporto nonché il miglioramento della solvibilità di quest'ultimo nel suo complesso. Al riguardo, la Commissione precisa che nel corso del periodo compreso tra il 2007 e il 2011 la DB Netz, la DB Station & Service e la DB Energie hanno realizzato utili solo grazie ai ricavi derivanti dalle infrastrutture ferroviarie e/o a fondi pubblici e che, pertanto, gli utili trasferiti contengono elementi di aiuti ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440.
- 75 La Repubblica federale di Germania fa valere, da un lato, che tale addebito risulta da un'erronea interpretazione dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440 e, dall'altro, che essa, con l'articolo 9, paragrafo 1b, dell'AEG, ha effettuato un recepimento corretto di tale disposizione.

- 76 Ad avviso di tale Stato membro, l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440 non osta a che le società controllate realizzino utili né alla successiva cessione degli stessi alla controllante, in quanto esso vieta soltanto il trasferimento dei fondi pubblici destinati all'infrastruttura ferroviaria, e non quello dei ricavi conseguiti dalle imprese incaricate della gestione dell'infrastruttura ferroviaria mediante lo sfruttamento commerciale della stessa.
- 77 Nella replica la Commissione contesta l'interpretazione dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440 adottata dalla Repubblica federale di Germania. A suo avviso, dalla proposta di direttiva 2001/12 si evince che detta disposizione era intesa a garantire la parità di trattamento e la non discriminazione di tutte le imprese ferroviarie, obiettivo che poteva essere raggiunto solo tenendo conto dell'intero finanziamento dell'infrastruttura, con tutti i suoi costi, da un lato, e tutti i ricavi, vale a dire i fondi pubblici e i diritti per l'utilizzo delle linee, dall'altro.
- 78 La Commissione contesta altresì l'argomento secondo cui i termini «aiuti pubblici» di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440 designano unicamente i fondi del bilancio pubblico concessi in virtù di una determinata base giuridica. Tale disposizione è intesa a prevenire le sovvenzioni incrociate e tanto il suo tenore letterale quanto i lavori preparatori confermano che si tratta di fondi pubblici ai sensi del regime degli aiuti di Stato, che utilizza la medesima terminologia.
- 79 Nella controreplica la Repubblica federale di Germania contesta alla Commissione di non aver dimostrato le sue argomentazioni e di non aver preso atto dei controlli sui fondi di cui trattasi effettuati ex ante ed ex post dalla Bundesnetzagentur (Agenzia federale delle reti, Germania) nonché dal Bundesrechnungshof (Corte dei conti federale, Germania).
- 80 Il governo italiano, da parte sua, afferma che l'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440 si limita a stabilire norme contabili per evitare il rischio di sovvenzioni incrociate. Esso sostiene, inoltre, che nulla osta a che il gestore della rete amministri gli utili autonomamente. Al riguardo, il governo italiano sottolinea che la Corte ha riconosciuto la liceità delle strutture societarie in forma di holding e che l'approccio della Commissione comporta una riduzione del margine di autonomia gestionale dei gruppi ferroviari, in contrasto con gli articoli 4 e 5 della direttiva 91/440.

– *Giudizio della Corte*

- 81 Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440, sono vietati i trasferimenti di aiuti pubblici versati per un'attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria ad attività di fornitura di trasporto ferroviario, e viceversa.
- 82 L'inottemperanza a siffatto divieto presuppone quindi, da un lato, che si tratti di un trasferimento di «aiuti pubblici» e, dall'altro, che tale trasferimento sia andato a beneficio di un'attività diversa da quella cui era stato concesso l'aiuto.
- 83 Orbene, nell'ambito del presente addebito, la Commissione, in ogni caso, non ha sufficientemente dimostrato sotto il profilo giuridico che gli accordi di trasferimento di utili – anche supponendo che abbiano comportato un trasferimento di aiuti pubblici, circostanza che è contestata dalla Repubblica federale di Germania – hanno determinato i presunti trasferimenti di somme ai fini di un loro utilizzo per attività di trasporto ferroviario identificabili.
- 84 Per giurisprudenza costante, nell'ambito di un ricorso per inadempimento in forza dell'articolo 258 TFUE, spetta alla Commissione provare l'asserito inadempimento nonché fornire alla Corte gli elementi necessari perché questa accerti l'esistenza dell'inadempimento, senza potersi basare su alcuna presunzione (v., in tal senso, sentenze del 22 novembre 2012, Commissione/Germania, C-600/10, non pubblicata, EU:C:2012:737, punto 13, e del 10 novembre 2016, Commissione/Grecia, C-504/14, EU:C:2016:847, punto 111 e giurisprudenza ivi citata).

- 85 Nel caso di specie è giocoforza rilevare che gli elementi di prova forniti dalla Commissione riguardo ai fatti contestati, vale a dire l'utilizzo degli utili ceduti nell'ambito degli accordi di cessione di utili per finanziare servizi di trasporto ferroviario con fondi riservati all'infrastruttura ferroviaria, sono scarsi o addirittura non documentati e sono essenzialmente circostanziali.
- 86 Per quanto concerne, anzitutto, gli elementi forniti a sostegno dei presunti trasferimenti di utili destinati a compensare le perdite subite dall'operatore di trasporto DB Schenker Rail negli anni 2009 e 2010, la Commissione si limita ad osservare, rinviando al suo parere motivato, che le società di gestione delle infrastrutture del gruppo DB hanno prodotto utili e che, allo stesso tempo, la DB AG ha compensato le perdite subite dalle società del gruppo DB che avevano effettuato operazioni di trasporto ferroviario, senza tuttavia dimostrare che gli importi utilizzati per tali operazioni provenivano da somme derivanti da una o da più società del gruppo DB incaricate della gestione delle infrastrutture.
- 87 Per quanto riguarda, poi, gli elementi forniti a sostegno dei presunti trasferimenti di utili che hanno consentito alla DB AG di finanziare l'acquisizione di imprese nel settore dei trasporti, la Commissione non individua nelle sue osservazioni le imprese di cui trattasi, limitandosi, a tal fine, a rinviare al proprio parere motivato, che non fornisce altri elementi se non quelli riguardanti la denominazione sociale di tali imprese e, in ogni caso, nessun elemento relativo agli importi delle acquisizioni e alle modalità di finanziamento di queste ultime.
- 88 Per quanto concerne, inoltre, gli elementi forniti a sostegno dei presunti trasferimenti di utili che hanno consentito il miglioramento della redditività e la solvibilità del gruppo DB, la Commissione si limita a menzionare brevi indicazioni contenute nelle relazioni di agenzie di classificazione, che non sono sufficientemente probanti al riguardo.
- 89 Infine, per quanto concerne gli asseriti trasferimenti di utili provenienti dalla DB Netz, dalla DB Station & Service o, ancora, dalla DB Energie, la Commissione si limita ad affermare che gli utili di tali società – che essa, senza prove concrete al riguardo, ritiene siano stati realizzati unicamente grazie ai ricavi derivanti dall'utilizzo dell'infrastruttura e a fondi pubblici – sono stati trasferiti alla DB AG in forza di accordi di cessione di utili, ma non fornisce alcun elemento che consenta di stabilire che tali utili sono stati successivamente utilizzati per finanziare attività di trasporto ferroviario.
- 90 Di conseguenza, e senza che occorra valutare se i trasferimenti di utili fatti valere dalla Commissione debbano essere qualificati come trasferimenti di «aiuti» ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440, si deve rilevare che la Corte non dispone di elementi sufficienti per affermare che gli accordi di cessione di utili controversi avrebbero consentito di finanziare servizi di trasporto ferroviario con fondi riservati all'infrastruttura ferroviaria e che, pertanto, la Repubblica federale di Germania è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440.
- 91 Pertanto, il primo addebito della Commissione dev'essere respinto.

Sul terzo addebito, relativo a una violazione dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, in quanto, attraverso accordi di cessione di utili all'interno del gruppo DB, i diritti di utilizzo dell'infrastruttura sono utilizzati a fini diversi dal finanziamento delle attività del gestore dell'infrastruttura

– *Argomenti delle parti*

- 92 Con il terzo addebito, la Commissione contesta alla Repubblica federale di Germania il fatto che, attraverso accordi di cessione di utili all'interno del gruppo DB, i diritti di utilizzo dell'infrastruttura sono utilizzati a fini diversi dal finanziamento delle attività del gestore dell'infrastruttura, in violazione dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2001/14.
- 93 La Commissione fa valere, al riguardo, che i trasferimenti di utili dei gestori dell'infrastruttura alla DB AG, previsti dai relativi accordi di cessione, indicano che i diritti versati per l'utilizzo dell'infrastruttura non sono utilizzati dal gestore dell'infrastruttura per le sue attività così definite. Ciò accadrebbe almeno nelle situazioni in cui non siano generati utili senza pagamento di diritti, come nel caso della DB Netz, della DB Station & Service e della DB Energie. In tale ipotesi, ad avviso della Commissione, è evidente che i diritti sono sottratti al gestore dell'infrastruttura e possono essere utilizzati per scopi diversi dalle sue attività.
- 94 La Repubblica federale di Germania, sostenuta dalla Repubblica italiana, ritiene che, sotto il profilo sistematico, gli articoli 6, paragrafo 1, 7, paragrafo 1, primo comma, e 8, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 consentano ai gestori delle infrastrutture di ottenere un certo tasso di rendimento, che costituisce parte integrante dei diritti esigibili. Inoltre, nessuna disposizione di tale direttiva disciplinerebbe l'utilizzo degli utili ottenuti da questi ultimi, che potrebbero trasferirli alla propria controllante a loro completa discrezione.
- 95 Pertanto, la direttiva 2001/14 non osterebbe alla cessione degli utili quando i medesimi siano stati conseguiti grazie ai diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, calcolati in base a un tasso di rendimento adeguato sui fondi propri dell'impresa. L'articolo 14, paragrafo 4, prima frase, dell'AEG disporrebbe inoltre che i diritti di utilizzo dell'infrastruttura devono essere calcolati in modo da coprire i costi sostenuti dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria e possono comprendere un tasso di rendimento se il mercato lo consentisse. Il rendimento così prodotto, contrariamente a quanto affermato dalla Commissione, non comporterebbe un deficit di finanziamento dell'infrastruttura.
- 96 Infine, tale interpretazione sarebbe avvalorata da una recente proposta di modifica, elaborata dalla Commissione nell'ambito del quarto pacchetto ferroviario, secondo cui non si richiederebbe che i ricavi provenienti dall'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria siano necessariamente destinati al funzionamento o alla manutenzione delle linee ferroviarie.
- 97 Nella sua replica, la Commissione rileva che l'articolo 6 della direttiva 2001/14 si spiega con il metodo di calcolo dei diritti di utilizzo dell'infrastruttura, che normalmente si basa sui costi diretti, e con il disavanzo cronico che le imprese di gestione registrerebbero qualora le pubbliche autorità non prendessero a proprio carico, quanto meno in parte, i costi dell'infrastruttura ferroviaria. In tale contesto, l'articolo 6 della direttiva 2001/14 obbligherebbe gli Stati membri ad assumersi la responsabilità finanziaria nei confronti dei gestori di tale infrastruttura e ad equilibrare i loro bilanci.
- 98 La Commissione fa riferimento, inoltre, ad un parere del Bundesrat (Consiglio federale, Germania) che avvalorerebbe la sua tesi e porrebbe in evidenza le ripercussioni negative dei contratti di cessione di utili, nonché all'entrata in vigore, il 1° gennaio 2015, della LuFV II, intesa a rispondere a tale preoccupazione del Bundesrat (Consiglio federale), prevedendo che gli utili dei gestori delle infrastrutture ferroviarie siano trasferiti direttamente allo Stato federale affinché quest'ultimo li investa in tali infrastrutture.

99 Nella sua controp replica, il governo tedesco ammette che i fondi trasferiti dalla DB Netz alla DB AG derivano, in tutto o in parte, dai ricavi provenienti dall'utilizzo delle linee ferroviarie, ma sostiene che tali fondi perdono la qualità di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, al più tardi, nel momento in cui sono correttamente ricevuti dalla DB Netz in contropartita per la concessione dell'uso di dette linee e vengono destinati al finanziamento delle attività di cui trattasi.

– *Giudizio della Corte*

100 Ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, i diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria sono pagati al gestore dell'infrastruttura che li usa per finanziare le sue attività.

101 Con il terzo addebito, la Commissione ritiene sostanzialmente che sia contrario a tale disposizione il fatto che i gestori dell'infrastruttura ferroviaria del gruppo DB realizzino sistematicamente utili che, successivamente e in applicazione degli accordi di cessione di utili controversi, possono essere trasferiti alla DB AG, comportando quindi la possibilità che gli importi derivanti dai diritti di utilizzo dell'infrastruttura siano utilizzati dalla DB AG per scopi diversi dal finanziamento delle attività di detti gestori dell'infrastruttura ferroviaria.

102 Ciò considerato, un inadempimento della Repubblica federale di Germania agli obblighi di cui all'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2001/14 presupporrebbe che la Commissione stabilisca, da un lato, che detti utili risultano, almeno in parte, dai diritti di utilizzo dell'infrastruttura ai sensi di tale disposizione per essere equiparati a questi ultimi e, dall'altro, che detti utili sono stati effettivamente destinati a scopi diversi dal finanziamento delle attività dei gestori dell'infrastruttura di cui trattasi.

103 Si deve rilevare che, in ogni caso, la Commissione non ha sufficientemente dimostrato sotto il profilo giuridico che gli utili di tutti o di parte dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria del gruppo DB provenienti dai diritti di utilizzo dell'infrastruttura sarebbero stati effettivamente destinati a scopi diversi dal finanziamento delle loro attività.

104 In proposito, al punto 84 della presente sentenza, è già stato sottolineato che spetta alla Commissione provare l'asserito inadempimento.

105 Orbene, oltre al fatto che la Commissione individua solo mediante rinvio implicito i gestori delle infrastrutture i cui utili, per effetto dei relativi accordi di cessione, sarebbero stati utilizzati per fini diversi, dalle osservazioni di quest'ultima, richiamate al punto 93 supra, risulta che la Commissione fonda, in sostanza, il proprio ragionamento sul fatto che la cessione di utili dei gestori delle infrastrutture del gruppo DB alla DB AG comporta necessariamente un utilizzo per scopi diversi da quelli imposti dall'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 2001/14. Tuttavia, essa stessa afferma che l'automaticità addotta ricorre solo in determinate situazioni, ossia quando nessun utile sarebbe stato generato in mancanza di pagamento dei diritti.

106 Al riguardo, si deve inoltre rilevare che probabilmente il trasferimento di utili da un gestore delle infrastrutture ferroviarie ad un soggetto terzo non comporta necessariamente l'utilizzo delle risorse di cui trattasi per scopi diversi dal finanziamento delle attività dell'infrastruttura di detto gestore, come potrebbe illustrare il meccanismo derivante dalla LuFV II, che crea un circuito di finanziamento chiuso per gli utili risultanti dalla gestione delle infrastrutture che sono interamente versati allo Stato federale prima di essere reinvestiti come tali in detta infrastruttura.

107 Pertanto, spettava alla Commissione identificare con maggiore precisione gli elementi di fatto a sostegno del terzo addebito.

- 108 Inoltre, per quanto concerne, in particolare, gli utili realizzati nel 2009 e trasferiti dalla DB Netz alla DB AG, occorre rilevare che la Repubblica federale di Germania ha materialmente contestato il fatto che gli utili trasferiti alla DB AG provenissero dai diritti di utilizzo dell'infrastruttura, sostenendo che, in base al rapporto d'attività della DB Netz, tali utili derivavano essenzialmente dalla liquidazione delle riserve per le vendite immobiliari. Orbene, la Commissione non ha affatto rimesso in discussione tale spiegazione, limitandosi a constatare che la Repubblica federale di Germania non contestava le altre situazioni considerate.
- 109 Pertanto, senza che occorra valutare se gli utili generati dai gestori delle infrastrutture ferroviarie e trasferiti a soggetti terzi possano essere equiparati ai diritti di utilizzo dell'infrastruttura ai fini dell'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 2001/14, ciò che la Repubblica federale di Germania contesta, si deve rilevare che la Commissione non ha sufficientemente dimostrato sotto il profilo giuridico che gli utili di tutti o di parte dei gestori delle infrastrutture del gruppo DB siano derivati dai diritti di utilizzo dell'infrastruttura o destinati ad usi diversi dal finanziamento delle infrastrutture ferroviarie concesso a tali gestori.
- 110 Di conseguenza, il terzo addebito dev'essere respinto.

Sul quarto addebito, relativo a una violazione dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 91/440 e del combinato disposto dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007 e del punto 5 dell'allegato a quest'ultimo, in quanto i fondi pubblici versati per attività di prestazione di servizi di trasporto passeggeri per servizio pubblico non figurano separatamente nella contabilità della DB Regio

– Argomenti delle parti

- 111 Con il quarto addebito, la Commissione contesta alla Repubblica federale di Germania il fatto che i fondi pubblici versati alla DB Regio per le attività di prestazione di servizi di trasporto passeggeri per servizio pubblico non figurano separatamente, per ogni singolo contratto, nella contabilità di tale società, contrariamente a quanto prescritto dall'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 91/440 e dall'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, in combinato disposto con il punto 5, ultimo trattino, dell'allegato a tale regolamento.
- 112 Secondo la Commissione, le compensazioni per obblighi di servizio pubblico e i ricavi derivanti dalle vendite dei biglietti sono indicati unicamente in modo globale o aggregato per tutti i servizi forniti, cosicché non è possibile accertare se le compensazioni accordate in ciascun caso siano eccessive, al fine di rilevare eventuali sovvenzioni incrociate.
- 113 Per quanto riguarda l'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 91/440, la Repubblica federale di Germania sostiene che la DB Regio, in qualità di operatore di servizi di trasporto regionale, esula dall'ambito di applicazione di tale disposizione, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2, della medesima direttiva. Tale conclusione discenderebbe dall'articolo 3 della direttiva 91/440, che definisce i «servizi regionali», «i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una regione».
- 114 Per quanto concerne la violazione dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, la Repubblica federale di Germania interpreta il punto 5 dell'allegato a tale regolamento nel senso che esso impone di contabilizzare i contratti separatamente solo se un operatore esercita contemporaneamente attività compensate dal regime di obblighi di servizio pubblico e altre attività. Non sarebbe questo il caso della DB Regio, la quale presta soltanto servizi di trasporto per servizio pubblico.

- 115 In proposito, la Commissione riconosce che il punto 5 di detto allegato non menziona esplicitamente una ripartizione contabile per singoli contratti. Tuttavia, essa ritiene che tale obbligo risulti dall'insieme della normativa di cui trattasi nonché dall'obiettivo perseguito da quest'ultima e, in particolare, dal combinato disposto dei punti 2 e 5 dell'allegato al regolamento n. 1370/2007.
- 116 Nella sua controreplica, la Repubblica federale di Germania precisa, riguardo all'asserita violazione dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, che l'obiettivo del punto 5 di detto allegato consiste nell'evitare sovvenzioni incrociate non tra i differenti contratti di servizio pubblico, bensì tra i contratti per i quali è versata una compensazione e quelli che non comportano un versamento del genere.
- 117 A sostegno della Repubblica federale di Germania, il governo italiano ritiene che nessuna delle disposizioni controverse imponga di pubblicare separatamente ogni contratto di prestazione di servizi di trasporto per servizio pubblico.

– *Giudizio della Corte*

- 118 In base all'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 91/440, i fondi erogati per le attività relative alla prestazione di servizi di trasporto di persone per servizio pubblico devono figurare separatamente nella pertinente contabilità dei conti profitti e perdite nonché dei bilanci e non possono essere trasferiti alle attività relative alla prestazione di altri servizi di trasporto o ad altre attività.
- 119 Al fine di aumentare la trasparenza e di evitare le sovvenzioni incrociate, quando un operatore di servizio pubblico presta sia servizi compensati soggetti a obblighi di servizio di trasporto pubblico sia altre attività, l'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, in combinato disposto con il punto 5, primo e ultimo trattino, del relativo allegato, impone a tale operatore determinati requisiti minimi contabili. Quest'ultimo, in particolare, deve garantire che i conti operativi corrispondenti a ciascuna di tali attività siano separati e che i costi originati dalla prestazione del servizio pubblico siano bilanciati dai ricavi di esercizio e dal versamento di somme da parte delle pubbliche autorità, senza possibilità di trasferimento dei ricavi a un altro settore di attività dell'operatore di servizio pubblico.
- 120 Sul fondamento di tali due disposizioni, la Commissione contesta alla Repubblica federale di Germania di essere venuta meno agli obblighi ad essa incombenti, in quanto la contabilità della DB Regio indica solo in modo globale i fondi erogati per le attività di prestazione di servizi di trasporto passeggeri per servizio pubblico e non, come richiederebbero dette disposizioni, per ogni singolo contratto, impedendo in tal modo il rilevamento di eventuali sovvenzioni incrociate.
- 121 La Repubblica federale di Germania contesta la fondatezza del quarto addebito, in quanto, da un lato, la direttiva 91/440 non è applicabile alla DB Regio e, dall'altro, tale addebito deriva da un'erronea interpretazione delle disposizioni di cui trattasi.
- 122 Pertanto, occorre valutare, in primo luogo, se la direttiva 91/440 sia effettivamente applicabile alla DB Regio, alla luce dell'articolo 2, paragrafo 2, di quest'ultima, che esclude dal suo ambito di applicazione le imprese ferroviarie la cui attività è limitata alla gestione dei soli trasporti urbani, suburbani o regionali.
- 123 Al riguardo, come rileva l'avvocato generale al paragrafo 138 delle sue conclusioni, la Commissione menziona, nelle proprie memorie, la relazione annuale 2013 pubblicata dalla DB Regio, da cui risulta chiaramente che tale società non solo svolge tutte le attività connesse al traffico regionale del gruppo DB, ma anche quelle relative al traffico tra la Germania e i paesi limitrofi.

- 124 Pertanto, da tale documento, pubblicato dalla DB Regio stessa e, in particolare, dall'indicazione relativa alla parte internazionale della sua attività risulta chiaramente che tale società non limita la propria attività ai soli trasporti urbani, suburbani o regionali di cui all'articolo 2, paragrafo 2, della direttiva 91/440.
- 125 Di conseguenza, tale disposizione non può essere fatta valere dalla Repubblica federale di Germania per escludere l'applicabilità della direttiva 91/440 alla situazione contabile della DB Regio.
- 126 In secondo luogo, occorre valutare se la Commissione possa validamente contestare a tale Stato membro, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 91/440 o dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, in combinato disposto con il punto 5 dell'allegato a quest'ultimo, il fatto che la DB Regio non presenti separatamente nella propria contabilità, per ogni singolo contratto, i fondi pubblici versati per le attività di prestazione di servizi di trasporto passeggeri per servizio pubblico.
- 127 In proposito, si deve rilevare che non risulta dal tenore letterale di alcuna delle due suddette disposizioni che gli operatori di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri che gestiscono al contempo attività compensate soggette a obblighi di servizio pubblico e altre attività siano tenuti, nella propria contabilità annuale, ad identificare separatamente, per ogni singolo contratto, i fondi pubblici ricevuti per la loro attività di servizio pubblico.
- 128 Al contrario, le suddette due disposizioni impongono a siffatti operatori solo un obbligo di separazione contabile dei loro diversi settori di attività.
- 129 Infatti, l'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 91/440 richiede, in materia di contabilità dei fondi erogati per le attività di prestazione di servizi di trasporto passeggeri per servizio pubblico, di separare, da un lato, le loro attività di trasporto passeggeri assicurate in virtù di tali obblighi di servizio pubblico e, dall'altro, le altre attività, compresi gli altri servizi di trasporto. L'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, in combinato disposto con il punto 5 del relativo allegato, richiede, a sua volta, una separazione contabile tra le attività di trasporto pubblico soggette a compensazioni di obblighi di servizio pubblico e quelle che non vi sono soggette.
- 130 È su questa stessa esigenza di separazione contabile dei settori di attività che si regge l'articolo 6 della direttiva 91/440 per quanto concerne la contabilità delle attività di prestazione di servizi di trasporto ferroviario e di gestione dell'infrastruttura ferroviaria.
- 131 Di conseguenza, come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi 146 e 153 delle sue conclusioni, l'interpretazione adottata dalla Commissione secondo cui le imprese sarebbero tenute, nella loro contabilità annuale, ad identificare separatamente, per ogni singolo contratto, i fondi pubblici ricevuti per le loro attività di servizio pubblico non può essere dedotta dall'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 91/440 né dall'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007, in combinato disposto con il punto 5 dell'allegato a quest'ultimo.
- 132 Al riguardo, il fatto che il punto 5, ultimo trattino, dell'allegato al regolamento n. 1370/2007 stabilisca che la contabilità degli operatori di servizio pubblico non deve consentire il trasferimento dei ricavi di un servizio pubblico ad un altro settore di attività di tali operatori, così come il fatto che un obbligo quale quello previsto dalla Commissione sarebbe idoneo a garantire una maggiore trasparenza dell'attività delle imprese considerate, consentendo in tal modo il rilevamento di eventuali sovvenzioni incrociate, non possono modificare tale conclusione.
- 133 Infatti, né l'invocazione dell'effetto utile dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 91/440 né la portata molto generale e priva di modalità pratiche di attuazione del punto 5, ultimo trattino, dell'allegato al regolamento n. 1370/2007 sono idonee, di per sé, a far sorgere in capo agli Stati membri un obbligo concreto come quello indicato dalla Commissione.

- 134 Pertanto, non si può contestare alla Repubblica federale di Germania di aver consentito che nella contabilità della DB Regio figurassero soltanto in modo globale i fondi erogati per le attività di prestazione di servizi di trasporto passeggeri per servizio pubblico.
- 135 Di conseguenza, il quarto addebito, relativo a una violazione dell'articolo 9, paragrafo 4, della direttiva 91/440, nonché del combinato disposto dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 1370/2007 e del punto 5 dell'allegato a quest'ultimo, dev'essere respinto in quanto infondato.
- 136 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre rilevare che, non avendo adottato tutte le misure necessarie affinché le modalità di tenuta della contabilità consentano di verificare il rispetto del divieto di trasferire ai servizi di trasporto i fondi pubblici destinati alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, la Repubblica federale di Germania è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440.

Sulle spese

- 137 In forza dell'articolo 138, paragrafo 3, del regolamento di procedura della Corte, quest'ultima può ripartire le spese o decidere che ciascuna parte sopporti le proprie spese se le parti soccombono rispettivamente su uno o più capi. Poiché il ricorso della Commissione è accolto solo parzialmente, occorre condannare ciascuna delle parti a sopportare le proprie spese.
- 138 In virtù dell'articolo 140, paragrafo 1, di detto regolamento, gli Stati membri intervenuti nella causa sopportano le proprie spese. Conformemente a tali disposizioni, la Repubblica italiana e la Repubblica di Lettonia sopportano le proprie spese.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara e statuisce:

- 1) **La Repubblica federale di Germania, non avendo adottato tutte le misure necessarie affinché le modalità di tenuta della contabilità consentano di verificare il rispetto del divieto di trasferire ai servizi di trasporto i fondi pubblici destinati alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in forza dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, come modificata dalla direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001.**
- 2) **Per il resto, il ricorso è respinto.**
- 3) **La Commissione europea, la Repubblica federale di Germania, la Repubblica italiana e la Repubblica di Lettonia sopporteranno le proprie spese.**

Firme