



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 28 czerwca 2017 r.*

Uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego — Rozwój kolei wspólnotowych — Dyrektywa 91/440/EWG — Artykuł 6 ust. 1 — Grupa Deutsche Bahn — Porozumienia o przekazywaniu zysków — Zakaz przenoszenia na usługi transportu kolejowego pomocy publicznej przyznanej do celów eksploatacji infrastruktury kolejowej — Obowiązki w zakresie rachunkowości — Dyrektywa 91/440/EWG — Artykuł 9 ust. 4 — Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 — Artykuł 6 ust. 1 — Punkt 5 załącznika — Obowiązki w zakresie rachunkowości — Przedstawienie, oddzielnie dla każdej umowy, pomocy publicznej wypłaconej na działalność dotyczącą świadczenia usług przewozów pasażerskich w ramach usługi publicznej

W sprawie C-482/14

mającej za przedmiot skargę o stwierdzenie, na podstawie art. 258 TFUE, uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, wniesioną w dniu 30 października 2014 r.,

Komisja Europejska, reprezentowana przez W. Möllsa, T. Maxiana Ruschego oraz przez J. Hottiaux, działających w charakterze pełnomocników,

strona skarżąca,

przeciwko

Republice Federalnej Niemiec, reprezentowanej przez T. Henzego oraz J. Möllera, działających w charakterze pełnomocników, wspieranych przez R. Van der Houta, advocaat,

strona pozwana,

popieranej przez:

Republikę Włoską, reprezentowaną przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez M.S. Fiorentino, avvocato dello Stato,

Republikę Łotewską, reprezentowaną przez I. Kucinę, J. Treijsa-Gigulisa oraz I. Kalniņa, działających w charakterze pełnomocników,

interwencji,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: L. Bay Larsen, prezes izby, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan i D. Šváby (sprawozdawca), sędziowie,

* Język postępowania: niemiecki.

rzecznik generalny: M. Campos Sánchez-Bordona,

sekretarz: K. Malacek, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 3 marca 2016 r.,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 26 maja 2016 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Komisja Europejska wnosi w skardze do Trybunału o stwierdzenie, że Republika Federalna Niemiec:
 - pozwalając na to, by fundusze publiczne, które zostały wypłacone na cele eksploatacji infrastruktury kolejowej, mogły być przenoszone do usług transportowych, uchybiła zobowiązaniom spoczywającym na niej na mocy art. 6 ust. 1 dyrektywy **Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego** (Dz.U. 2012, L 343, s. 32) [dawnego art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. 1991, L 237, s. 25), zmienionej dyrektywą 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. (Dz.U. 2001, L 75, s. 1) (zwanej dalej „dyrektywą 91/440”)];
 - nie podejmując wszystkich środków niezbędnych do tego, by zasady prowadzenia rachunkowości umożliwiały monitorowanie zakazu przenoszenia funduszy publicznych przyznanych na eksploatację infrastruktury kolejowej do usług transportowych, uchybiła zobowiązaniom spoczywającym na niej na mocy art. 6 ust. 4 dyrektywy 2012/34 (dawnego art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440);
 - nie podejmując wszystkich środków niezbędnych do tego, by opłaty za użytkowanie infrastruktury były wykorzystywane jedynie do finansowania działalności zarządcy infrastruktury, uchybiła zobowiązaniom spoczywającym na niej na mocy art. 31 ust. 1 dyrektywy 2012/34 [dawnego art. 7 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE **Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa** (Dz.U. 2001, L 75, s. 29)];
 - nie podejmując wszystkich środków niezbędnych do tego, by fundusze publiczne wypłacone na działalność związaną ze świadczeniem usług przewozów pasażerskich w ramach usługi publicznej figurowały oddzielnie na odpowiednich kontach, uchybiła zobowiązaniom spoczywającym na niej na mocy art. 6 ust. 3 dyrektywy 2012/34 (dawnego art. 9 ust. 4 dyrektywy 91/440) i przepisów art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z **dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70** (Dz.U. 2007, L 315, s. 1) w związku z pkt 5 załącznika do rozporządzenia nr 1370/2007.

Ramy prawne

Prawo Unii

Dyrektywa 91/440

- 2 Zgodnie z motywem 4 dyrektywy 91/440:

„przyszłe funkcjonowanie i efektywne działanie systemu kolei może stać się łatwiejsze, jeżeli dokona się rozróżnienia między świadczeniem usług transportowych oraz administrowaniem infrastrukturą; w tej sytuacji niezbędne jest odrębne zarządzanie tymi dwiema działalnościami i odrębna rachunkowość”.

- 3 Artykuł 2 ust. 2 tej dyrektywy stanowi:

„Przedsiębiorstwa kolejowe, których działalność ogranicza się do świadczenia wyłącznie usług [przewozów] miejskich, podmiejskich lub o zasięgu regionalnym, są wyłączone spod zakresu zastosowania niniejszej dyrektywy”.

- 4 Artykuł 3 wspomnianej dyrektywy definiuje „usługi o zasięgu regionalnym” jako „usługi przewozowe, które mają zaspokoić potrzeby transportowe regionu”.

- 5 W sekcji II, zatytułowanej „Niezależność zarządzania”, art. 4 tej samej dyrektywy jest sformułowany następująco:

„1. Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do zapewnienia, aby w kwestii zarządzania, administracji i kontroli wewnętrznej nad sprawami administracyjnymi, ekonomicznymi i rachunkowością przedsiębiorstwa kolejowe miały status niezależności, zgodnie z którym będą posiadać szczególnie aktywa, budżety oraz zestawienia rachunkowe oddzielne od tych, które należą do państwa i dotyczą państwa.

2. Zarządzający infrastrukturą odpowiada za swoje zarządzanie, administrację i kontrolę wewnętrzną, przy jednoczesnym przestrzeganiu ogólnych ram i określonych zasad pobierania opłat i alokacji ustalonych przez państwa członkowskie”.

- 6 W tej samej sekcji art. 5 dyrektywy 91/440 stanowi:

„1. Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do umożliwienia przedsiębiorstwom kolejowym dostosowania swojej działalności do rynku oraz kierowania tą działalnością na odpowiedzialność odpowiednich organów zarządzających, w interesie skutecznego świadczenia właściwych usług po najniższych możliwych kosztach w stosunku do jakości świadczonej usługi.

Przedsiębiorstwa kolejowe zarządzane są zgodnie z zasadami stosowanymi do spółek komercyjnych; dotyczy to również ich obowiązku wykonywania usług w ramach służby publicznej nałożonej przez państwo oraz do kontraktów na świadczenie usług publicznych, które przedsiębiorstwa te zawierają z właściwymi władzami państw członkowskich.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe przygotowują swoje plany prowadzenia działalności wraz z programami inwestycyjnymi i finansowymi. Plan takie prowadzą do osiągnięcia równowagi finansowej przez przedsiębiorstwo oraz innych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym; określają one również metodę realizacji [tych celów].

[...]”.

- 7 Artykuł 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 w brzmieniu pierwotnym miał następujące brzmienie:

„Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, aby zapewnić, że rachunkowość działalności związanej ze świadczeniem usług transportowych oraz rachunkowość dotycząca zarządzania infrastrukturą kolejową są odrębne. Pomoc [publiczna] wypłacona dla jednej z tych działalności nie może zostać przeniesiona do drugiej.

Rachunkowość dla tych dwóch zakresów działalności jest prowadzona w sposób umożliwiający odzwierciedlenie powyższego zakazu”.

- 8 Artykuł 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 stanowi:

„Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do zapewnienia, aby oddzielny rachunek zysków i strat oraz bilans były prowadzone i publikowane z jednej strony dla działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usług transportowych przez przedsiębiorstwa kolejowe, a z drugiej strony dla działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Fundusze publiczne wypłacane na jeden z tych dwóch zakresów działalności nie mogą być przenoszone na drugi z nich.

Rachunkowość dla tych dwóch zakresów działalności jest prowadzona w sposób, który odzwierciedla ten zakaz”.

- 9 Artykuł 9 ust. 4 tej dyrektywy, dodany do niej przez dyrektywę 2001/12, ma następujące brzmienie:

„W przypadku przedsiębiorstw kolejowych rachunek zysków i strat oraz bilans albo roczna deklaracja aktywów i pasywów będą prowadzone i publikowane dla działalności gospodarczej związanej z towarowym transportem kolejowym. Fundusze wypłacone na rodzaje działalności związanej z zapewnianiem transportu osób, jako usługa publiczna, muszą być wykazywane osobno w odpowiednich zestawieniach rachunkowych i nie mogą być przenoszone do rodzajów działalności związanych ze świadczeniem innych usług transportowych lub jakiegokolwiek innego rodzaju działalności gospodarczej”.

- 10 Termin transpozycji dyrektywy 91/440 został wyznaczony w jej art. 15 na dzień 1 stycznia 1993 r.

- 11 Zgodnie z art. 65 dyrektywy 2012/34 dyrektywa 91/440 została uchylona z dniem 15 grudnia 2012 r. Sprostowaniem opublikowanym w dniu 12 marca 2015 r. [(Dz.U. 2015, L 67, s. 32), zwanym dalej „sprostowaniem z dnia 12 marca 2015 r.”] data, w której uchylenie tej dyrektywy stało się skuteczne, została wyznaczona na dzień 17 czerwca 2015 r.

Dyrektywa 2001/12

- 12 Motyw 9 dyrektywy 2001/12 stanowi:

„Aby wspierać skuteczne świadczenie usług transportowych w przewozach pasażerów i towarów oraz aby zapewnić przejrzystość w ich finansach, w tym wszystkich rekompensat finansowych lub pomocy wypłacanych przez państwo, konieczne jest rozdzielenie rachunkowości usług [...] przewozów osób i towarów”.

Dyrektywa 2001/14

- 13 Artykuł 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14 stanowi:

„Państwa członkowskie ustalą warunki, w tym wpłat zaliczkowych, jeśli taki krok jest właściwy, do zapewnienia tego, że w normalnych warunkach działalności gospodarczej i w stosownym czasie zestawienia rachunkowe zarządcy infrastruktury będą przynajmniej bilansować: z jednej strony dochody z opłat za infrastrukturę, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej oraz finansowanie przez państwo, a z drugiej strony wydatki na infrastrukturę.

Bez uszczerbku dla realizacji ewentualnego długofalowego celu, jakim jest pokrycie przez użytkownika kosztów infrastruktury we wszystkich gałęziach transportu na podstawie uczciwej, niedyskryminującej konkurencji między różnymi gałęziami, jeżeli transport kolejowy jest w stanie konkurować z pozostałymi gałęziami transportu w ogólnych ramach pobierania opłat zgodnie z art. 7 i 8, państwo członkowskie może wymagać od zarządcy infrastruktury zbilansowania zestawienia rachunkowego bez finansowania ze strony państwa”.

- 14 Artykuł 7 ust. 1 i 3 tej dyrektywy przewiduje:

„1. Opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej będą wpłacane zarządcy infrastruktury i wykorzystywane do finansowania jego działalności gospodarczej.

[...]

3. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 lub 5 lub art. 8 opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń zostaną ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”.

- 15 Artykuł 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14 stanowi:

„W celu uzyskania pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury dane państwo członkowskie może, jeżeli rynek może to wytrzymać, dokonywać podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, gwarantując jednak optymalną konkurencyjność, zwłaszcza w międzynarodowych kolejowych przewozach towarowych. System pobierania opłat uwzględni wzrosty produktywności osiągnięte przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać”.

- 16 Termin transpozycji dyrektywy 2001/14 został wyznaczony w jej art. 38 na dzień 15 marca 2003 r.

- 17 W zastosowaniu art. 65 dyrektywy 2012/34 dyrektywa 2001/14 została uchylona z dniem 15 grudnia 2012 r. Sprostowaniem z dnia 12 marca 2015 r. data, w której uchylenie tej dyrektywy stało się skuteczne, została wyznaczona na dzień 17 czerwca 2015 r.

Rozporządzenie nr 1370/2007

- 18 Artykuł 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007 jest sformułowany następująco:

„Każda rekompensata wynikająca z zasady ogólnej lub z umowy o świadczenie usług publicznych musi być zgodna z przepisami określonymi w art. 4, bez względu na sposób udzielenia zamówienia. Każda rekompensata, bez względu na jej charakter, wynikająca z umowy zawartej w następstwie udzielonego

bezpośrednio zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie z art. 5 ust. 2, 4, 5 lub 6 lub wynikająca z zasady ogólnej musi ponadto być zgodna z przepisami określonymi w załączniku”.

- 19 Punkty 2 i 5 załącznika do tego rozporządzenia, zatytułowanego „Zasady mające zastosowanie do przyznawania rekompensaty w przypadkach, o których mowa w art. 6 ust. 1”, przewidują:

„2. Wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który równoważny jest sumie wpływów, pozytywnych czy negatywnych, jakie wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych wywiera na koszty i przychody podmiotu świadczącego usługi publiczne. Wpływ ten oceniany jest przez porównanie stanu, w którym zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych jest wypełniane, ze stanem, jaki istniałby w przypadku niewypełnienia zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych. Aby obliczyć wynik finansowy netto, właściwy organ kieruje się następującym systemem obliczania:

koszty poniesione w związku ze zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych lub pakietem takich zobowiązań nałożonym przez właściwy organ/właściwe organy i zawartym w umowie o świadczenie usług publicznych lub w zasadzie ogólnej,

minus wszystkie dodatnie wpływy finansowe wygenerowane na sieci obsługiwanej w ramach danego(-ych) zobowiązania (zobowiązań) z tytułu świadczenia usług publicznych,

minus przychody taryfowe i jakiegokolwiek inne przychody wygenerowane podczas wypełniania danego zobowiązania lub zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych,

plus rozsądny zysk,

równa się wynik finansowy netto.

[...]

5. W celu zwiększenia przejrzystości oraz uniknięcia subsydiowania sk[r]ośnego, w przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne świadczy jednocześnie usługi rekompensowane podlegające zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług transportu publicznego i prowadzi inną działalność, rachunki związane ze wspomnianymi usługami publicznymi muszą zostać odpowiednio rozdzielone i spełniać przynajmniej następujące warunki:

- konta przypisane do każdej z tych dziedzin działalności muszą być prowadzone oddzielnie, a odpowiadające im aktywa oraz koszty stałe przydzielane są zgodnie z obowiązującymi zasadami rachunkowości i przepisami podatkowymi,
- wszelkie koszty zmienne, odpowiednia suma na poczet kosztów stałych i rozsądny zysk związany z jakąkolwiek inną dziedziną działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne nie mogą być w żadnym przypadku rozliczane w ramach danych usług publicznych,
- koszty usług publicznych są wyrównywane przez dochody z działalności oraz wpłaty organów publicznych i nie ma możliwości przeniesienia dochodów na inną dziedzinę działalności podmiotu świadczącego usługi publiczne”.

Dyrektywa 2012/34

20 Motyw 1 dyrektywy 2012/34 stanowi:

„Dyrektywa [91/440], dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym [Dz.U. 1995, L 143, s. 70] i dyrektywa [2001/14] zostały znacząco zmienione. Ze względu na konieczność dalszych zmian wymienione dyrektywy powinny zostać przekształcone i połączone w jeden akt prawny dla zachowania przejrzystości”.

21 Artykuł 6 ust. 1 i 4 dyrektywy 2012/34 zastąpił art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440, podczas gdy art. 6 ust. 3 tej pierwszej dyrektywy zastąpił art. 9 ust. 4 tej ostatniej.

22 Artykuł 64 ust. 1 akapit pierwszy wspomnianej dyrektywy stanowi, że „[p]aństwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, w tym w odniesieniu do zgodności przedsiębiorstw, operatorów, wnioskodawców, organów i innych zainteresowanych podmiotów z przepisami, w terminie do dnia 16 czerwca 2015 r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów”.

23 Zgodnie z art. 65 tej samej dyrektywy „[d]yrektywy [91/440] [...] i [2001/14], zmienione dyrektywami wymienionymi w załączniku IX część A, tracą moc od dnia 15 grudnia 2012 r., bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektyw wymienionych w załączniku IX część B”. Sprostowaniem z dnia 12 marca 2015 r. data, w której uchylenie tej dyrektywy stało się skuteczne, została wyznaczona na dzień 17 czerwca 2015 r.

Prawo niemieckie

24 Paragraf 9 Allgemeines Eisenbahngesetz (ustawy ogólnej o kolejach) z dnia 27 grudnia 1993 r. (Bundesgesetzblatt 1993 I, s. 2378, 2396; 1994 I, s. 2439) (zwanej dalej „AEG”) przewiduje:

„(1) Publiczne spółki kolejowe

1. będące zarówno przedsiębiorstwami transportu kolejowego, jak i przedsiębiorstwami infrastruktury kolejowej,
2. a) które są jedynie przedsiębiorstwami transportu kolejowego i są związane poprzez spółkę dominującą z przedsiębiorstwem infrastruktury kolejowej, które jest publiczną spółką kolejową, lub
b) które są jedynie przedsiębiorstwami infrastruktury kolejowej i są związane poprzez spółkę dominującą z przedsiębiorstwem transportu kolejowego, które jest publiczną spółką kolejową, lub
3. które są – jako przedsiębiorstwo transportu kolejowego lub przedsiębiorstwo infrastruktury kolejowej – spółką dominującą lub zależną innego przedsiębiorstwa transportu kolejowego lub infrastruktury kolejowej, które jest publiczną spółką kolejową,

są zobowiązane, nawet jeżeli nie są prowadzone w formie spółek kapitałowych, do sporządzenia, poddania kontroli i opublikowania rocznych sprawozdań finansowych i sprawozdania z działalności zgodnych z przepisami mającymi zastosowanie do dużych spółek kapitałowych wymienionych w sekcji drugiej trzeciej księgi kodeksu handlowego [...].

(1a) Publiczne spółki kolejowe w rozumieniu ust. 1 zdanie pierwsze pkt 1 oddzielają w swojej rachunkowości dwa sektory; oznacza to prowadzenie odrębnych kont dla sektora »świadczanie usług transportowych« i dla sektora »zarządzanie infrastrukturą kolejową”. Dla każdego sektora

w rozumieniu zdania pierwszego, a także dla sektora zewnętrznego wobec nich, zobowiązane są umieścić w załączniku do swoich rocznych sprawozdań finansowych bilans i dodatkowy rachunek zysków i strat, prowadzone zgodnie z regułami prawa handlowego [...].

(1b) Fundusze publiczne wypłacone na jeden z dwóch sektorów działalności, o których mowa w ust. 1a zdanie pierwsze, nie mogą być przenoszone do drugiego. Rachunkowość dla tych dwóch sektorów działalności jest prowadzona w sposób, który odzwierciedla ten zakaz. Ma to zastosowanie także do przedsiębiorstw w rozumieniu ust. 1 zdanie pierwsze pkt 2 i 3.

[...]

(1d) W odniesieniu do publicznych przedsiębiorstw transportu kolejowego, które świadczą usługi kolejowe zarówno w dziedzinie przewozu pasażerów, jak i w dziedzinie przewozu towarów, ust. 1a stosuje się *mutatis mutandis*, przy czym obowiązek prowadzenia odrębnej rachunkowości i umieszczenia w załączniku do rocznych sprawozdań finansowych bilansu i dodatkowego rachunku zysków i strat obejmuje jedynie sektor transportu towarowego kolejną, a bilans można zastąpić specyfikacją majątkową. Fundusze wypłacone na rodzaje działalności związanej z zapewnianiem transportu osób, jako usługa publiczna, muszą być wykazywane osobno w odpowiednich zestawieniach rachunkowych i nie mogą być przenoszone do rodzajów działalności związanych ze świadczeniem innych usług transportowych lub jakiegokolwiek innego rodzaju działalności.

[...]”.

25 Paragraf 14 ust. 4 AEG ma następujące brzmienie:

„Zarządcy linii kolejowych muszą wyznaczyć opłaty zgodnie z rozporządzeniem przyjętym na podstawie § 26 ust. 1 pkt 6 i 7, w sposób rekompensujący koszty poniesione przez nich w związku ze świadczeniem usług regulaminowych w rozumieniu ust. 1 zdanie pierwsze, powiększone o wskaźnik rentowności, jaki można osiągnąć na rynku. Zarządcy mogą przy tym doliczać dodatkowe kwoty do kosztów związanych ze świadczeniem usług kolejowych, przy czym można wprowadzić rozróżnienie zarówno na usługi dalekobieżnego kolejowego transportu pasażerskiego, usługi transportu pasażerskiego na krótkich trasach lub usługi kolejowego transportu towarów, jak i na segmenty rynku w ramach tych usług transportowych, przy jednoczesnym zagwarantowaniu konkurencyjności, zwłaszcza w obszarze międzynarodowego kolejowego transportu towarów. W danym segmencie rynku poziom opłat nie może jednak przekraczać, w odniesieniu do drugiego zdania, kosztów wynikających bezpośrednio ze świadczenia usług kolejowych, powiększonych o wskaźnik rentowności, jaki można osiągnąć na rynku”.

26 Dotacje na inwestycje w zakresie wymiany w istniejącej sieci są regulowane przez Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (porozumienie dotyczące świadczeń oraz finansowania) z dnia 9 stycznia 2009 r., zmienione w dniach 4 listopada 2010 r. i 6 września 2013 r., zawarte między Republiką Federalną Niemiec, przedsiębiorstwami infrastruktury kolejowej należącymi do Deutsche Bahn AG i tę ostatnią. Porozumienie to zostało zastąpione z dniem 1 stycznia 2015 r. przez Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (porozumienie dotyczące świadczeń oraz finansowania II, zwane dalej „LuFV II”), które wprowadziło w szczególności zamknięty obieg finansowania dla zysków pochodzących z infrastruktury, które są w całości wpłacane do budżetu federalnego, zanim jako takie zostaną ponownie zainwestowane w infrastrukturę.

Okoliczności faktyczne

27 Grupa Deutsche Bahn prowadzi działalność w sektorze krajowego i międzynarodowego transportu towarów i pasażerów, logistyki i świadczenia usług pomocniczych w transport kolejowym, a kierowana jest przez holding zarządzający Deutsche Bahn AG (zwany dalej „DB AG”).

- 28 Zgodnie z § 9a AEG zarządzanie elementami infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 3 pkt 3 dyrektywy 2012/34 oraz w załączniku I do tej dyrektywy, jest prowadzone przez DB Netz AG. DB Station & Service AG i DB Energy GmbH zarządzają innymi elementami infrastruktury w rozumieniu tej dyrektywy.
- 29 Zarządzanie działalnością transportową grupy jest natomiast prowadzone za pośrednictwem spółek zależnych należących do DB Mobility Logistics AG, która sama jest w 100% spółką zależną DB AG, w tym przez DB Regio AG.
- 30 DB AG zawarła ze swoimi spółkami zależnymi porozumienia o kontroli i przekazywaniu zysków (zwane dalej „porozumieniami o przekazywaniu zysków”). Porozumienia te przewidują przekazywanie wszystkich zysków danych spółek zależnych na rzecz DB AG, bez ograniczenia w zakresie wykorzystania tych zysków przez DB AG. Jednocześnie nakładają one na tę ostatnią obowiązek pokrycia strat swoich spółek zależnych.

Postępowanie poprzedzające wniesienie skargi

- 31 Wezwaniem do usunięcia uchybienia z dnia 22 listopada 2012 r. Komisja zwróciła uwagę Republiki Federalnej Niemiec na możliwe naruszenie dyrektyw 91/440 i 2001/14, a także rozporządzenia nr 1370/2007, przez to, że w rachunkowości DB AG nie przestrzegano zakazu przenoszenia do innych dziedzin, a zwłaszcza do transportu kolejowego pasażerów, przede wszystkim funduszy publicznych przeznaczonych na infrastrukturę kolejową, następnie rekompensat z tytułu regionalnych usług transportu pasażerów świadczonych w ramach usług publicznych i wreszcie opłat za korzystanie z sieci kolejowej.
- 32 Pismem z dnia 20 marca 2013 r. państwo to odpowiedziało na wezwanie Komisji do usunięcia uchybienia i odrzuciło jej zastrzeżenia.
- 33 W dniu 21 czerwca 2013 r. Komisja wydała zatem uzasadnioną opinię, w której powtórzyła stanowisko wyrażone w wezwaniu do usunięcia uchybienia, odnosząc się nie tylko do rozporządzenia nr 1370/2007, lecz także do dyrektywy 2012/34, która weszła w życie w dniu 15 grudnia 2012 r. i zastąpiła dyrektywy 91/440 i 2001/14 w istotnych tutaj punktach. W opinii tej wezwała ona Republikę Federalną Niemiec do zastosowania się do niej w terminie dwóch miesięcy od jej doręczenia.
- 34 Pismem z dnia 21 sierpnia 2013 r. Republika Federalna Niemiec odpowiedziała na wspomnianą opinię, powtarzając i rozwijając argumenty, które już przywołała wcześniej.
- 35 Uznając tę odpowiedź za niewystarczającą, Komisja postanowiła wnieść niniejszą skargę.

W przedmiocie skargi

W przedmiocie dopuszczalności

W przedmiocie braku jasności skargi w całości i w każdym z jej zastrzeżeń

- 36 Republika Federalna Niemiec twierdzi, że podniesione przez Komisję cztery zarzuty, rozpatrywane zarówno w całości, jak i osobno, cechują się niewystarczającą precyzją związaną z niejasną i niejednorodną terminologią, co uniemożliwia temu państwu członkowskiemu zrozumienie zarzucanych

mu praktyk i zaniechań, a także zakres tych zarzutów. Jej zdaniem Komisja nie wyjaśniła, czy zarzucane jej uchybienia polegają na niewystarczającej transpozycji prawa Unii, niewystarczającym wykonaniu ustawy, czy też niezgodnym z prawem zachowaniu jako właściciela DB AG.

- 37 W odniesieniu do każdego z czterech zarzutów Republika Federalna Niemiec uważa, że Komisja nie wyjaśniła, jakie konkretne zachowanie narusza przepisy, i że ograniczając się do wskazania umów zawartych w ramach grupy DB, Komisja nie wskazała przepisu krajowego, którego treść lub stosowanie miałyby być sprzeczne z brzmieniem lub celem tych przepisów.
- 38 Komisja kwestionuje te twierdzenia.
- 39 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 120 lit. c) regulaminu postępowania przed Trybunałem, jak też z odnoszącym się do niego orzecznictwem skarga wszczynająca postępowanie musi wskazywać przedmiot sporu oraz zawierać zwięzłe przedstawienie zarzutów podnoszonych na poparcie skargi, przy czym owo przedstawienie przedmiotu sporu i zarzutów musi być wystarczająco zrozumiałe i precyzyjne, tak aby pozwalało stronie pozwanej na przygotowanie obrony, a Trybunałowi na dokonanie kontroli. Wynika z tego, że istotne okoliczności faktyczne i prawne, na których opiera się skarga, muszą wynikać w sposób spójny i zrozumiały z tekstu samej skargi (zob. podobnie wyrok z dnia 2 czerwca 2016 r., Komisja/Niderlandy, C-233/14, EU:C:2016:396, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 40 Trybunał orzekł też, że skarga wniesiona na podstawie art. 258 TFUE powinna przedstawiać zarzuty w sposób spójny i precyzyjny, aby umożliwić państwu członkowskiemu oraz Trybunałowi dokładne zapoznanie się z zakresem zarzucanego danemu państwu naruszenia prawa Unii, co jest niezbędnym warunkiem możliwości podjęcia przez to państwo skutecznej obrony oraz zbadania przez Trybunał istnienia uchybienia, które jest temu państwu zarzucane (zob. wyrok z dnia 2 czerwca 2016 r., Komisja/Niderlandy, C-233/14, EU:C:2016:396, pkt 33 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 41 W niniejszym wypadku, jak zaznaczył także rzecznik generalny w pkt 36 opinii, Komisja wskazała dokładnie w skardze wszczynającej postępowanie zarówno przepisy prawa Unii naruszone jej zdaniem przez Republikę Federalną Niemiec, jak i zarzucane jej fakty, a mianowicie, odnośnie do trzech pierwszych zarzutów – istnienie porozumień o przekazywaniu zysków zawieranych między DB AG i jej różnymi spółkami zależnymi, pozwalających DB AG na przeznaczenie przekazanych zysków na dowolny cel, bez ograniczenia i niezależnie od ich pochodzenia, a w odniesieniu do zarzutu czwartego – brak odrębnego wskazania w rachunkowości DB Regio funduszy publicznych wypłaconych na działalność z zakresu świadczenia usług transportowych jako usług publicznych.
- 42 Należy także stwierdzić, że ani sformułowanie skargi Komisji w jej całości, ani sformułowanie żadnego z podniesionych przez nią zarzutów nie pozostawia miejsca na przywołane przez Republikę Federalną Niemiec wątpliwości co do tego, czy przedmiotem sprawy jest niewystarczająca transpozycja prawa Unii, czy niewystarczające wykonanie ustawy, czy też niezgodne z prawem zachowanie jako właściciela DB AG.
- 43 Obok faktu, że Komisja wskazała wyraźnie już w uzasadnionej opinii, iż Republika Federalna Niemiec prawdopodobnie dokonała transpozycji spornych przepisów jedynie formalnie, ze szczegółowego opisu porozumień o przekazywaniu zysków zawartych między DB AG i jej różnymi spółkami zależnymi, a także z opisu struktury zysków DB Netz, DB Station & Service a także DB Energie i ich przekazywania wynika, że sprawa dotyczy jedynie wewnętrznych stosunków finansowych w grupie DB wynikających z tych porozumień, a nie jakiegokolwiek nieprawidłowej transpozycji danych przepisów prawa Unii.
- 44 Wobec powyższego należy stwierdzić, że Republika Federalna Niemiec była w stanie zrozumieć zakres zarzucanych jej naruszeń prawa Unii.

W przedmiocie podstawy prawnej skargi

– Argumentacja stron

- 45 Republika Federalna Niemiec uważa, że niniejsza skarga jest także niedopuszczalna w zakresie, w jakim petitum skargi dotyczy dyrektywy 2012/34, której termin transpozycji upływa w dniu 16 czerwca 2015 r., a więc po dacie, którą należy uwzględnić celem oceny istnienia zarzucanego jej uchybienia. Zdaniem tego państwa członkowskiego znaczenie mają jedynie przepisy dyrektyw 91/440 i 2001/14.
- 46 W replice, złożonej po opublikowaniu przez Radę sprostowania z dnia 12 marca 2015 r. wyznaczającego datę uchylenia dyrektyw 91/440 i 2001/14 już nie na dzień 15 grudnia 2012 r., lecz na dzień 17 czerwca 2015 r., Komisja zwraca się do Trybunału o oparcie w razie potrzeby stwierżeń, o które wnosi ona na podstawie dyrektywy 2012/34 w pkt 1–4 petitum niniejszej skargi, na dyrektywach 91/440 i 2001/14, wymienionych pośilkowo w jej pismach.

– Ocena Trybunału

- 47 W dniu wydania uzasadnionej opinii jak i w dniu wniesienia niniejszej skargi dyrektywa 91/440 i dyrektywa 2001/14 nie figurowały już w porządku prawnym Unii w następstwie ich uchylenia przez art. 65 dyrektywy 2012/34 z dniem 15 grudnia 2012 r.
- 48 W konsekwencji, jak zaznaczył rzecznik generalny w pkt 42 opinii, jedynie dyrektywa 2012/34 mogła zostać przywołana przez Komisję i uzasadniać wniesioną przezeń skargę o stwierdzenie uchybienia.
- 49 Ponadto, jak wynika z pkt 1 niniejszego wyroku, należy zaznaczyć, że Komisja zadbała o to, by zwłaszcza w petitum skargi wymienić dla każdego z podniesionych zarzutów nie tylko właściwy artykuł dyrektywy 2012/34, lecz także odpowiedni przepis dyrektyw 91/440 i 2001/14, wykluczając w ten sposób wszelką niepewność co do identyfikacji prawa Unii, w świetle którego należy oceniać zasadność tej skargi, lub co do zakresu zarzucanego Republice Federalnej Niemiec uchybienia (zob. analogicznie wyrok z dnia 22 października 2014 r., Komisja/Niderlandy, C-252/13, EU:C:2014:2312, pkt 35–37).
- 50 Ponadto zgodnie z utrwalonym orzecznictwem dopuszczalna jest skarga Komisji o stwierdzenie uchybienia zobowiązaniom wynikającym z pierwotnej wersji aktu prawa Unii, następnie zmienionego lub uchylonego, które zostały utrzymane przez przepisy nowego aktu prawa Unii (wyrok z dnia 19 grudnia 2013 r., Komisja/Polska, C-281/11, EU:C:2013:855, pkt 37 i przytoczone tam orzecznictwo). Tymczasem, jak wskazuje Komisja w replice, jej skarga dotyczy wyłącznie przepisów dyrektywy 2012/34 figurujących już w dyrektywach 91/440 i 2001/14.
- 51 W konsekwencji należy stwierdzić, że niniejsza skarga jest dopuszczalna w całości.

Co do istoty sprawy

- 52 Na wstępie, mając na względzie opublikowanie sprostowania z dnia 12 marca 2015 r., na mocy którego datę uchylenia dyrektyw 91/440 i 2001/14 wyznaczono na dzień 17 czerwca 2015 r., należy zaznaczyć, że w dniu, który należy wziąć pod uwagę przy ocenie zasadności niniejszej skargi (wyrok z dnia 8 kwietnia 2014 r., Komisja/Węgry, C-288/12, EU:C:2014:237, pkt 29), a mianowicie w dniu 21 sierpnia 2013 r. – dniu upływu terminu wyznaczonego w uzasadnionej opinii – zastosowanie *ratione temporis* miały dyrektywy 91/440 i 2001/14.

- 53 Sąd zasadność niniejszej skargi należy oceniać w wypadku zarzutów pierwszego i drugiego – na podstawie art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440, w wypadku zarzutu trzeciego – na podstawie art. 7 ust. 1 dyrektywy 2001/14, a w wypadku zarzutu czwartego – na podstawie art. 9 ust. 4 dyrektywy 91/440 w związku z przepisami art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007 i pkt 5 załącznika do tego rozporządzenia.
- 54 Ponadto w pkt 43 niniejszego wyroku zaznaczono, że Komisja nie podnosi wobec Republiki Federalnej Niemiec zarzutu nieprawidłowej transpozycji spornych dyrektyw. Nie ma zatem potrzeby odpowiadania na argumenty przedstawione w tym względzie przez to państwo członkowskie w ramach kwestionowania przez nie zarzutów od pierwszego do trzeciego.

W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego naruszenia art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 w zakresie, w jakim rachunkowość spółek zależnych DB AG odpowiedzialnych za zarządzanie infrastrukturą kolejową nie pozwala na monitorowanie zakazu przenoszenia do usług transportu kolejowego funduszy publicznych przyznanych na infrastrukturę kolejową

– *Argumentacja stron*

- 55 Poprzez zarzut drugi, którego zasadność należy zbadać w pierwszej kolejności, Komisja zarzuca Republice Federalnej Niemiec, że sposób prowadzenia rachunkowości spółek zależnych grupy DB zarządzających infrastrukturą kolejową nie pozwala, wbrew art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440, na monitorowanie zakazu przenoszenia do usług transportu kolejowego funduszy publicznych przyznanych na cele eksploatacji infrastruktury kolejowej.
- 56 Ze względu na to, że fundusze publiczne wykorzystane do nabycia składników majątkowych zarządców infrastruktury nie są przedstawione ani w ich rachunkach zysków i strat, ani w ich bilansie, nie da się zdaniem Komisji ustalić, jakie części zysków tych zarządców podlegające przeniesieniu na DB AG w zastosowaniu spornych porozumień o przekazywaniu zysków pochodzą z funduszy publicznych ani na rozdział zysków pomiędzy działalnością w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową i innymi rodzajami działalności tych zarządców. W ten sposób DB AG, na którą mogą być przeniesione niezróżnicowane zyski jej spółek zależnych zarządzających infrastrukturą kolejową, może je wykorzystywać według własnego uznania.
- 57 W tym względzie Republika Federalna Niemiec twierdzi zasadniczo, że Komisja dokonuje błędnej interpretacji spornego przepisu, gdyż niesłusznie zrównuje ona „bilans” i „rachunkowość”, i że zawarty w nim wymóg przejrzystości nie oznacza, że fundusze publiczne muszą być ukazane w rachunkowości zewnętrznej przedsiębiorstwa, a mianowicie w bilansie, rachunku zysków i strat lub sprawozdaniu z działalności. Wymaga on jedynie rachunkowego rozdziału przedsiębiorstw transportu i infrastruktury, co jest spełnione w niniejszym wypadku, gdyż DB Netz, DB Station & Service i DB Energie są prawnie niezależne i nie świadczą usług przewozowych. Przepis ten nie ma bowiem za przedmiot kontroli wykorzystania funduszy zgodnie z ich przeznaczeniem, lecz jedynie zagwarantowanie sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury.
- 58 Zdaniem Republiki Federalnej Niemiec wspomniany przepis nie zawiera wymogu szerszego i bardziej szczegółowego niż wymóg prowadzenia ksiąg i rachunkowości pozwalających na kontrolę poszanowania zakazu przenoszenia. Ten ograniczony obowiązek jest potwierdzony wolą Komisji wyrażoną w ramach przedstawionego przez nią czwartego pakietu kolejowego, by wzmocnić rozdział obiegów finansowych zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw transportowych.
- 59 Poza tym Republika Federalna Niemiec dodaje, że spółki grupy DB prowadzą i publikują rachunki zysków i strat oraz bilanse oddzielne z jednej strony dla działalności w zakresie świadczenia usług przewozowych przez przedsiębiorstwa kolejowe, a z drugiej strony dla działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową.

60 W końcu dodaje ona, że fakt, iż fundusze publiczne nie są ujęte w aktywach bilansu, nie oznacza, że nie zostały zaksięgowane w rachunkowości wewnętrznej.

– *Ocena Trybunału*

61 Co się tyczy art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440, interpretowanego w szczególności w świetle motywu czwartego tej dyrektywy, należy zaznaczyć, że ma on za przedmiot, jak wskazuje tytuł sekcji, w której się znajduje, zagwarantowanie oddzielenia zarządzania infrastrukturą kolejową od działalności transportu kolejowego, tak aby te rodzaje działalności mogły być zarządzane oddzielnie, ale także by pomoc publiczna wypłacona na jedną z tych dwóch działalności nie mogła być przenoszona z jednej do drugiej w drodze subwencjonowania skrośnego.

62 W tym celu art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 wymaga prowadzenia oddzielnych rachunków zysków i strat oraz oddzielnych bilansów z jednej strony dla działalności w zakresie świadczenia usług transportowych przez przedsiębiorstwa kolejowe, a z drugiej strony dla działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Co się tyczy w szczególności rachunkowego ujęcia pomocy publicznej, precyzuje on, że powinno ono odzwierciedlać zakaz jej przenoszenia.

63 Artykuł ten nakazuje też publikowanie sprawozdań rachunkowych dotyczących obu rodzajów działalności zarządzania infrastrukturą kolejową i usług transportu kolejowego.

64 Wynika z tego, że co się tyczy zwłaszcza pomocy publicznej, prawodawca Unii zamierzał nałożyć na przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu kolejowego i zarządzające infrastrukturą kolejową nie tylko wpisanie tej pomocy do kont umożliwiające ich księgowe skontrolowanie, lecz także publikację tych kont szczególnie w celu zapewnienia ujawniania informacji dotyczących tej pomocy, co powinno pozwolić na obiektywną weryfikację braku subwencjonowania skrośnego między działalnością w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową i transportu kolejowego.

65 Artykuł 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 realizuje bowiem cel dokładnego ujęcia rachunkowego pozwalającego w szczególności nie tylko na zidentyfikowanie pomocy publicznej uzyskanej przez przedsiębiorstwa kolejowe, lecz także na zewnętrzną przejrzystość wykorzystania tej pomocy.

66 Jak zaznaczył rzecznik generalny w pkt 65, 68 i 71 opinii, prawodawca Unii zamierzał poprzez zastosowanie w tym przepisie terminu „odzwierciedlać” ułatwić monitorowanie zakazu przenoszenia pomocy publicznej z jednej działalności do drugiej, które byłoby trudne do przeprowadzenia bez rachunkowej przejrzystości przedsiębiorstw kolejowych, pozwalającej na wykrycie subwencjonowania skrośnego, co jest niezmiennym celem kolejnych regulacji unijnych dotyczących transportu kolejowego, czy to w ramach rozporządzenia Rady (EWG) 2830/77 z dnia 12 grudnia 1977 r. w sprawie środków koniecznych do osiągnięcia porównywalności między systemami księgowości i rocznymi zestawieniami rachunkowymi przedsiębiorstw kolejowych (Dz.U. 1977, L 334, s. 13), czy w ramach dyrektywy 91/440 lub dyrektywy 2001/12.

67 W tym względzie należy wskazać, że art. 9 ust. 4 dyrektywy 91/440 przewiduje, co się tyczy przedsiębiorstw kolejowych świadczących usługi przewozu osób i towarów, obowiązki rachunkowe i publikowania analogiczne do przewidzianych w art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440, ustanawiając przy tym w sposób wyraźny, jak wynika z motywu 9 dyrektywy 2001/12, wymóg przejrzystości ich finansów, w tym wszystkich rekompensat finansowych lub pomocy wypłacanych przez państwo.

68 Stąd wbrew temu, co utrzymuje Republika Federalna Niemiec, art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 nie można interpretować jako ograniczającego obowiązki przedsiębiorstw kolejowych jedynie do zaksięgowania w ich rachunkowości otrzymanej przez nie pomocy publicznej, nawet gdyby takie zaksięgowanie pozwalało w ramach rachunkowości wewnętrznej tych spółek na monitorowanie zakazu przenoszenia tej pomocy.

- 69 W niniejszym wypadku, jak przyznaje to państwo członkowskie, pomoc publiczna uzyskana przez spółki zależne DB AG, w odniesieniu do której Komisja nie twierdzi, że nie została faktycznie zaksięgowana w ich rachunkowości, nie jest wykazana na kontach spółek zależnych DB AG. Ten brak, jak zaznacza Komisja, uniemożliwia ustalenie, w jakim zakresie zyski przeniesione przez zarządców infrastruktury na DB AG zawierają taką pomoc, a także spełnienie wymogu przejrzystości rachunkowości, przypomnianego w pkt 66 niniejszego wyroku.
- 70 W konsekwencji Republika Federalna Niemiec uchybiła zobowiązaniom spoczywającym na niej na mocy art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 przez to, że nie przyjęła wszystkich środków niezbędnych do tego, by zasady prowadzenia rachunkowości pozwalały na monitorowanie zakazu przenoszenia funduszy publicznych przyznanych na użytkowanie infrastruktury kolejowej do usług transportowych.
- 71 Zarzut drugi należy zatem uwzględnić.

W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego naruszenia art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 w zakresie, w jakim porozumienia o przekazywaniu zysków pozwalają na finansowanie usług kolejowych z funduszy zastrzeżonych dla infrastruktury kolejowej

– *Argumentacja stron*

- 72 Poprzez zarzut pierwszy Komisja zarzuca Republice Federalnej Niemiec, że zaakceptowała system porozumień o przekazywaniu zysków, który wbrew art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 pozwala na przeniesienie na działalność w zakresie transportu kolejowego funduszy publicznych, które zostały przyznane na eksploatację infrastruktury kolejowej.
- 73 Zdaniem Komisji zyski uzyskane przez spółki zależne DB AG działające na rynkach infrastruktury i przeniesione na DB AG z tytułu porozumienia o przekazywaniu zysków były wykorzystywane do działalności dotyczącej świadczenia usług transportowych, i to niezależnie od pochodzenia zysków, a więc nawet jeżeli pochodziły z funduszy publicznych wypłaconych na cele zarządzania infrastrukturą.
- 74 W tym względzie Komisja odnosi się do pokrycia strat spółek grupy DB oferujących usługi transportowe, takich jak DB Schenker Rail w latach 2009 i 2010. Odnosi się ona również do finansowania zakupów przez grupę DB innych przedsiębiorstw transportowych, a także poprawy wypłacalności tej grupy w całości. W tym względzie Komisja zaznacza, że DB Netz, DB Station & Service i DB Energie odnotowały zysk w latach 2007–2011 jedynie dzięki wpływom wygenerowanym przez infrastrukturę kolejową lub dzięki funduszom publicznym i że w konsekwencji przeniesione zyski zawierają elementy pomocy w rozumieniu art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440.
- 75 Republika Federalna Niemiec twierdzi z jednej strony, że zarzut ten wynika z błędnej interpretacji art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440, a z drugiej strony, że poprzez § 9 ust. 1b AEG dokonała ona prawidłowej transpozycji tego przepisu.
- 76 Uważa ona, że art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 nie sprzeciwia się ani temu, by spółki zależne osiągały zyski, ani temu, by wypłacały je później ich spółce dominującej, gdyż zakazuje on jedynie przenoszenia funduszy publicznych przyznanych na infrastrukturę kolejową, a nie dochodów, które przedsiębiorstwa zarządzające infrastrukturą kolejową uzyskują z jej komercyjnej eksploatacji.
- 77 W replice Komisja kwestionuje interpretację art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 przyjętą przez Republikę Federalną Niemiec. Jej zdaniem z propozycji dyrektywy 2001/12 wynika, że przepis ten miał zagwarantować równość traktowania i brak dyskryminacji w odniesieniu do wszystkich przedsiębiorstw kolejowych oraz że cel ten może zostać osiągnięty jedynie przy uwzględnieniu całości finansowania infrastruktury, ze wszystkimi kosztami z jednej strony oraz z wszystkimi przychodami, to znaczy funduszami publicznymi oraz opłatami za użytkowanie sieci, z drugiej.

- 78 Komisja podważa również argument, zgodnie z którym termin „pomoc państwa” z art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 oznacza jedynie fundusze publiczne przyznane z budżetu publicznego na mocy określonej podstawy prawnej. Przepis ten ma na celu uniemożliwienie subwencjonowania skrośnego i zarówno jego literalne brzmienie, jak i prace przygotowawcze potwierdzają, że chodzi tu o fundusze państwowe w rozumieniu systemu pomocy państwa, który posługuje się taką samą terminologią.
- 79 W duplice Republika Federalna Niemiec zarzuca Komisji, że ta nie dowiodła swoich twierdzeń, i odsyła do kontroli obejmujących dane fundusze przeprowadzonych *ex ante* i *ex post* przez Bundesnetzagentur (federalną agencję sieci, Niemcy), a także przez Bundesrechnungshof (federalny trybunał obrachunkowy, Niemcy).
- 80 Rząd włoski twierdzi ze swej strony, że art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 ogranicza się do ustanowienia zasad rachunkowości celem uniknięcia ryzyka subwencjonowania skrośnego. Stwierdza on równocześnie, że nic nie stoi na przeszkodzie temu, aby zarządca sieci zarządzał zyskami w sposób autonomiczny. W tym względzie rząd włoski podkreśla, iż Trybunał uznał strukturę przedsiębiorstwa w formie holdingu za zgodną z prawem, a podejście Komisji ogranicza zakres autonomii zarządzania grup kolejowych, co jest sprzeczne z art. 4 i 5 dyrektywy 91/440.

– *Ocena Trybunału*

- 81 Zgodnie z art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 zakazane jest przenoszenie pomocy publicznej wypłaconej na działalność w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową na działalność w zakresie transportu kolejowego i odwrotnie.
- 82 Uchybienie takiemu zakazowi zakłada zatem z jednej strony, że chodzi o przeniesienie „pomocy publicznej”, a z drugiej strony, że z przeniesienia tego skorzystała działalność inna niż ta, dla której pomoc została przyznana.
- 83 Tymczasem w ramach niniejszego zarzutu Komisja w każdym wypadku nie wykazała w sposób prawnie wystarczający, że porozumienia o przekazywaniu zysków – nawet przy założeniu, że mogły doprowadzić do przeniesienia pomocy publicznej, czemu zaprzecza Republika Federalna Niemiec – doprowadziły do badanych przeniesień kwot celem ich wykorzystania do działalności w zakresie transportu kolejowego, którą dałoby się zidentyfikować.
- 84 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w ramach postępowania w przedmiocie stwierdzenia, na podstawie art. 258 TFUE, uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego Komisja zobowiązana jest do wykazania istnienia zarzucanego państwu uchybienia i dostarczenia Trybunałowi dowodów potrzebnych do zweryfikowania przezeń istnienia tego uchybienia, przy czym Komisja nie może opierać się na jakimkolwiek domniemaniu (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 listopada 2012 r., Komisja/Niemcy, C-600/10, niepublikowany, EU:C:2012:737, pkt 13; z dnia 10 listopada 2016 r., Komisja/Grecja, C-504/14, EU:C:2016:847, pkt 111 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 85 W niniejszym wypadku należy stwierdzić, że dowody dostarczone przez Komisję w odniesieniu do kwestionowanych faktów, a mianowicie wykorzystania zysków przeniesionych w ramach porozumień o przekazywaniu zysków w celu finansowania usług transportu kolejowego za pomocą funduszy zastrzeżonych dla infrastruktury kolejowej, są udokumentowane słabo lub wręcz wcale i zasadniczo mają charakter poszlakowy.
- 86 Co się tyczy w pierwszej kolejności dowodów dostarczonych na poparcie twierdzenia dotyczącego przeniesienia zysków przeznaczonych na pokrycie strat przewoźnika DB Schenker Rail poniesionych w latach 2009 i 2010, Komisja ogranicza się do wskazania, odsyłając do uzasadnionej opinii, że spółki zarządzające infrastrukturą grupy DB wygenerowały zyski i że w tym samym czasie DB AG pokryła

straty poniesione przez spółki grupy DB prowadzące operacje transportu kolejowego, nie wykazując jednak, że kwoty użyte do tych operacji wynikały z kwot pochodzących z jednej lub więcej spółek grupy DB zajmujących się zarządzaniem infrastrukturą.

- 87 Co się tyczy następnie dowodów dostarczonych na poparcie twierdzenia dotyczącego przenoszenia zysków, które pozwoliło DB AG na sfinansowanie nabycia przedsiębiorstw w dziedzinie transportu, Komisja nie wskazuje w swoich pismach owych przedsiębiorstw, ograniczając się do odesłania w tym względzie do uzasadnionej opinii, która nie podaje żadnej innej informacji niż nazwa tych przedsiębiorstw, a w każdym wypadku nie podaje informacji dotyczących kwot nabycia i warunków ich finansowania.
- 88 Co się tyczy jeszcze dowodów dostarczonych na poparcie twierdzenia dotyczącego przenoszenia zysków, które pozwoliło na poprawę rentowności a także wypłacalności grupy DB, Komisja ogranicza się do przywołania krótkich wzmianek zawartych w sprawozdaniach agencji ratingowych mających słabą wartość dowodową w tym punkcie.
- 89 Co się tyczy wreszcie twierdzenia dotyczącego przenoszenia zysków pochodzących od DB Netz, DB Station & Service czy też DB Energie, Komisja ogranicza się do stwierdzenia, że zyski tych spółek, które jej zdaniem – nieopartym na konkretnym dowodzie w tym względzie – zostały osiągnięte jedynie dzięki dochodom wygenerowanym poprzez wykorzystanie infrastruktury i funduszy publicznych, zostały przeniesione na mocy porozumienia o przekazywaniu zysków na DB AG, ale nie przedstawia żadnego dowodu pozwalającego na wykazanie, że zyski te zostały następnie przeznaczone na finansowanie działalności w zakresie transportu kolejowego.
- 90 Stąd bez konieczności badania, czy przenoszenie zysków zarzucane przez Komisję należy zakwalifikować jako przeniesienie „pomocy” w rozumieniu art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440, należy stwierdzić, że Trybunał nie dysponuje wystarczającymi dowodami pozwalającymi na ustalenie, że sporne porozumienia o przekazywaniu zysków pozwoliły na finansowanie usług transportu kolejowego za pomocą funduszy zastrzeżonych dla infrastruktury kolejowej, a w konsekwencji że Republika Federalna Niemiec uchybiła swoim zobowiązaniom wynikającym z art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440.
- 91 Z tego względu zarzut pierwszy Komisji należy oddalić.

W przedmiocie zarzutu trzeciego, dotyczącego naruszenia art. 7 ust. 1 dyrektywy 2001/14 w zakresie, w jakim poprzez porozumienia o przekazywaniu zysków w ramach grupy DB opłaty za użytkowanie infrastruktury są wykorzystywane do innych celów niż finansowanie działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą

– *Argumentacja stron*

- 92 Poprzez zarzut trzeci Komisja zarzuca Republice Federalnej Niemiec, że poprzez porozumienia o przekazywaniu zysków w ramach grupy DB opłaty za korzystanie z infrastruktury są wykorzystywane do celów innych niż finansowanie działalności zarządcy infrastruktury, z naruszeniem art. 7 ust. 1 dyrektywy 2001/14.
- 93 W tym względzie Komisja twierdzi, że przenoszenie zysków zarządców infrastruktury na DB AG przewidziane w porozumieniu o przekazywaniu zysków oznacza, że opłaty uiszczone za użytkowanie infrastruktury nie są wykorzystywane przez zarządcę infrastruktury do jego działalności tak zdefiniowanej. Jest tak co najmniej w wypadkach, w których bez opłaty nie uzyskano by żadnego zysku, jak ma to miejsce w wypadku DN Netz, DB Station & Service i DB Energie. W takiej sytuacji, jak uważa Komisja, jest jasne, iż opłaty są odbierane zarządcy infrastruktury i mogą być wykorzystywane do innych celów niż jego działalność.

- 94 Republika Federalna Niemiec, popierana przez Republikę Włoską, uważa, że w świetle systematyki przepisów art. 6 ust. 1, art. 7 ust. 1 akapit pierwszy i art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14 dopuszczają, aby zarządcy infrastruktury uzyskiwali określony poziom rentowności, stanowiący integralną część należnych opłat. Co więcej, żaden przepis tej dyrektywy nie reguluje wykorzystania zysków uzyskanych przez tych ostatnich, którzy mogą je przenieść na ich spółkę dominującą według ich wyłącznego uznania.
- 95 Z tego względu dyrektywa 2001/14 nie sprzeciwia się przekazaniu zysków wygenerowanych dzięki opłatom za użytkowanie infrastruktury kolejowej, obliczonych na podstawie odpowiedniego poziomu rentowności w stosunku do funduszy własnych. Paragraf 14 ust. 4 zdanie pierwsze AEG stanowi poza tym, że opłaty za użytkowanie infrastruktury należy obliczać w sposób pokrywający koszty poniesione przez zarządcę infrastruktury kolejowej, do których można dodać wskaźnik rentowności, który można uzyskać na rynku. Wygenerowany w ten sposób przychód nie powoduje, wbrew twierdzeniom Komisji, deficytu w finansowaniu tej infrastruktury.
- 96 W końcu ta interpretacja znajduje potwierdzenie w ramach ostatniego wniosku zmieniającego, opracowanego przez Komisję w ramach czwartego pakietu kolejowego, zgodnie z którym nie wymaga się, aby dochody pochodzące z tytułu użytkowania infrastruktury były wykorzystywane koniecznie do zapewnienia eksploatacji oraz utrzymania sieci kolejowej.
- 97 W replice Komisja wskazuje, że art. 6 dyrektywy 2001/14 tłumaczy się tym, że obliczenia wysokości opłaty dokonuje się zwykle w zależności od kosztów bezpośrednich i że przedsiębiorstwa zarządzające narażone są na chroniczny deficyt, jeżeli organy publiczne nie przejmą, przynajmniej częściowo, kosztów infrastruktury kolejowej. W tych okolicznościach art. 6 dyrektywy 2001/14 zobowiązuje państwa członkowskie do przyjęcia odpowiedzialności finansowej wobec zarządców takiej infrastruktury i do zrównoważenia ich budżetów.
- 98 Komisja odsyła ponadto do opinii Bundesratu (rady federalnej, Niemcy), która wspiera jej stanowisko i wskazuje na negatywny wpływ umów o przekazywaniu zysków, jak też do wejścia w życie w dniu 1 stycznia 2015 r. LuFV II, które miało odpowiedzieć na to zaniepokojenie Bundesratu (rady federalnej) poprzez uregulowanie, by zyski zarządców infrastruktury kolejowej były przenoszone bezpośrednio na federację, aby ta inwestowała je w infrastrukturę.
- 99 W duplice rząd niemiecki przyznaje, że fundusze, które DB Netz przenosi na DB AG, pochodzą w całości lub w części z dochodów z tytułu użytkowania z linii kolejowych, lecz twierdzi on, że fundusze te tracą swoją kwalifikację jako opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej najpóźniej w dniu, w którym zostają prawidłowo pobrane przez DB Netz jako świadczenie wzajemne za umożliwienie użytkowania linii i przeznaczone na finansowanie danej działalności.

– Ocena Trybunału

- 100 Zgodnie z art. 7 ust. 1 dyrektywy 2001/14 opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej są wpłacane zarządcy infrastruktury i wykorzystywane do finansowania jego działalności gospodarczej.
- 101 Poprzez zarzut trzeci Komisja wskazuje zasadniczo, że z przepisem tym jest sprzeczny fakt, że zarządcy infrastruktury kolejowej grupy DB systematycznie wygospodarowują zyski, które następnie w zastosowaniu spornych porozumień o przekazywaniu zysków mogą być przenoszone na DB AG, prowadząc w ten sposób do tego, że kwoty uzyskane z opłat za użytkowanie infrastruktury mogą być używane przez DB AG do celów innych niż finansowanie działalności tych zarządców infrastruktury kolejowej.

- 102 W tych okolicznościach uchybienie Republiki Federalnej Niemiec zobowiązaniom na mocy art. 7 ust. 1 dyrektywy 2001/14 wymagałoby, by Komisja wykazała z jednej strony, że wspomniane zyski pochodzą przynajmniej w części z opłat za użytkowanie infrastruktury w rozumieniu tego przepisu, aby mogły być z nimi zrównane, a z drugiej strony, że zyski te rzeczywiście zostały przeznaczone na cele inne niż finansowanie działalności zarządców danej infrastruktury.
- 103 Należy stwierdzić, że w każdym wypadku Komisja nie wykazała w sposób prawnie wystarczający, że zyski wszystkich lub części zarządców infrastruktury kolejowej grupy DB pochodzące z opłat za użytkowanie infrastruktury rzeczywiście zostały przeznaczone na cele inne niż finansowanie ich działalności.
- 104 W tym względzie przypomniano już w pkt 84 niniejszego wyroku, że Komisja zobowiązana jest do wykazania istnienia zarzucanego danemu państwu członkowskiemu uchybienia.
- 105 Tymczasem obok faktu, że Komisja jedynie poprzez dorozumiane odesłanie identyfikuje zarządców infrastruktury, których zyski w wyniku porozumień o przekazywaniu zysków zostały wykorzystane niezgodnie z ich przeznaczeniem, z jej pism przypomnianych w pkt 93 niniejszego wyroku wynika, że Komisja opiera zasadniczo swoje rozumowanie na fakcie, iż przekazanie zysków zarządców infrastruktury grupy DB do DB AG implikuje automatycznie przeznaczenie do celów innych niż cele wyznaczone w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14. Niemniej sama ona wskazuje, że przywołany automatyzm został stwierdzony jedynie w niektórych sytuacjach, a mianowicie kiedy bez opłaty nie uzyskano by zysku.
- 106 W tym względzie należy ponadto zaznaczyć, że przeniesienie zysków zarządcy infrastruktury kolejowej na jednostkę trzecią prawdopodobnie nie oznacza koniecznie użycia danych zasobów do celów innych niż finansowanie działalności w zakresie infrastruktury tego zarządcy, jak mógłby to zilustrować mechanizm wynikający z LuFV II, tworzący zamknięty obieg finansowania dla zysków osiągniętych z zarządzania infrastrukturą, które są w całości wpłacane do federacji, zanim zostaną reinwestowane jako takie w tę infrastrukturę.
- 107 Stąd obowiązkiem Komisji było bardziej precyzyjne wskazanie okoliczności faktycznych na poparcie zarzutu trzeciego.
- 108 Ponadto, co się tyczy w szczególności zysków osiągniętych za rok 2009 i przeniesionych przez DB Netz na DB AG, należy wskazać, że Republika Federalna Niemiec zakwestionowała co do istoty fakt, jakoby zyski przeniesione na DB AG pochodziły z opłat za użytkowanie infrastruktury, podnosząc, że zgodnie ze sprawozdaniem z działalności DB Netz zyski te pochodziły głównie z uwolnienia rezerw na sprzedaż nieruchomości. Komisja tymczasem w żaden sposób nie podważyła tego wyjaśnienia, stwierdzając jedynie, że Republika Federalna Niemiec nie kwestionowała innych spośród wskazanych sytuacji.
- 109 Stąd nawet bez potrzeby przeprowadzania oceny, czy zyski osiągnięte przez zarządców infrastruktury kolejowej i przeniesione na podmioty trzecie mogą być zrównane z opłatami za użytkowanie infrastruktury do celów stosowania art. 7 ust. 1 dyrektywy 2001/14, co jest kwestionowane przez Republikę Federalną Niemiec, należy stwierdzić, że Komisja nie wykazała w sposób prawnie wystarczający, iż wspomniane zyski wszystkich lub części zarządców infrastruktury grupy DB pochodziły z opłat za użytkowanie infrastruktury lub zostały przeznaczone do wykorzystania innego niż finansowanie infrastruktury kolejowej powierzone tym zarządcom.
- 110 W konsekwencji zarzut trzeci należy oddalić.

W przedmiocie zarzutu czwartego, dotyczącego naruszenia art. 9 ust. 4 dyrektywy 91/440 i przepisów art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007 w związku z pkt 5 załącznika do tego rozporządzenia w zakresie, w jakim fundusze publiczne wypłacone na działalność w zakresie świadczenie usług przewozów pasażerskich w ramach usługi publicznej nie figurują oddzielnie na kontach DB Regio

– Argumentacja stron

- 111 Poprzez zarzut czwarty Komisja zarzuca Republice Federalnej Niemiec fakt, że fundusze publiczne wypłacone dla DB Regio na działalność w zakresie świadczenie usług przewozów pasażerskich w ramach usługi publicznej nie figurują oddzielnie dla każdej umowy w rachunkowości tej spółki, wbrew temu, co przewidują art. 9 ust. 4 dyrektywy 91/440 i art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007 w związku z pkt 5 tiret ostatnie załącznika do tego rozporządzenia.
- 112 Zdaniem Komisji rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, jak również dochody z tytułu sprzedaży biletów odnotowane są jedynie w sposób globalny lub łączny w odniesieniu do wszystkich świadczonych usług i z tego powodu nie jest możliwe sprawdzenie w każdym wypadku w celu wykrycia ewentualnego subwencjonowania skrośnego, czy przyznane rekompensaty są nadmierne.
- 113 W odniesieniu do art. 9 ust. 4 dyrektywy 91/440 Republika Federalna Niemiec utrzymuje, że DB Regio AG, jako operator usług transportu regionalnego, nie jest objęta zakresem zastosowania tego przepisu zgodnie z art. 2 ust. 2 tej dyrektywy. Wniosek ten wynika jej zdaniem z art. 3 dyrektywy 91/440, który definiuje „usługi o zasięgu regionalnym” jako „usługi transportowe, które mają zaspokoić potrzeby transportowe regionu”.
- 114 Jeżeli chodzi o naruszenie art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007, Republika Federalna Niemiec interpretuje pkt 5 załącznika do tego rozporządzenia w ten sposób, że stawia on wymóg uwzględniania osobno umów w rachunkowości jedynie wtedy, gdy usługodawca wykonuje jednocześnie usługi rekompensowane w ramach systemu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz inną działalność. Nie ma to miejsca w przypadku DB Regio AG, która świadczy jedynie usługi transportowe w ramach usług publicznych.
- 115 W tym względzie Komisja przyznaje, że pkt 5 wspomnianego załącznika nie mówi wyraźnie o podziale kont według zindywidualizowanych umów. Jest ona jednak zdania, że obowiązek ten wynika z całości właściwej regulacji, a także realizowanego przez nią celu, a w szczególności z przepisów pkt 2 w związku z pkt 5 załącznika rozporządzenia nr 1370/2007.
- 116 W duplice Republika Federalna Niemiec wyjaśnia w odniesieniu do zarzucanego jej naruszenia art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007, że celem pkt 5 wspomnianego załącznika jest uniknięcie subwencjonowania skrośnego nie między różnymi umowami usług publicznych, lecz między umowami, z tytułu których została wypłacona rekompensata, a umowami, które nie dały podstaw do takiej wypłaty.
- 117 Na poparcie Republiki Federalnej Niemiec rząd włoski twierdzi, że żaden z przywoływanych przepisów nie wymaga odrębnego publikowania każdej umowy o świadczenie usług transportowych w ramach usług publicznych.

– Ocena Trybunału

- 118 Zgodnie z art. 9 ust. 4 dyrektywy 91/440 fundusze wypłacone na rodzaje działalności związanej z zapewnianiem transportu osób jako usługą publiczną muszą być wykazywane osobno na odpowiednich kontach rachunków zysków i strat, jak i w bilansach, i nie mogą być przenoszone do rodzajów działalności związanych ze świadczeniem innych usług transportowych lub jakiegokolwiek innego rodzaju działalności gospodarczej.
- 119 W celu zwiększenia przejrzystości i uniknięcia subwencjonowania skrośnego w sytuacji, gdy operator świadczący usługę publiczną świadczy nie tylko usługi rekompensowane z tytułu zobowiązań z zakresu usług transportu publicznego, lecz prowadzi także inne rodzaje działalności, art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007 w związku z pkt 5 tiret pierwsze i ostatnie załącznika do tego rozporządzenia nakłada na takiego operatora określone minimalne wymogi rachunkowe. Musi on zwłaszcza czuwać nad tym, aby konta odpowiadające każdej z jego działalności były oddzielne i aby koszty usługi publicznej były równoważone wpływami z działalności operacyjnej i wpłat od organów publicznych, bez możliwości przeniesienia dochodów do innego sektora działalności podmiotu świadczącego usługę publiczną.
- 120 Na podstawie tych dwóch przepisów Komisja zarzuca Republice Federalnej Niemiec, że ta uchybiła swoim zobowiązaniom, gdyż w rachunkowości DB Regio wkłady wpłacone na działalność w zakresie świadczenia usług przewozów pasażerskich w ramach usługi publicznej ukazane są jedynie w sposób globalny, a nie jak wymagały tego wspomniane przepisy – oddzielnie dla każdej umowy, co utrudnia w ten sposób wykrycie ewentualnych subwencji skrośnych.
- 121 Republika Federalna Niemiec kwestionuje zasadność zarzutu czwartego, gdyż jej zdaniem z jednej strony dyrektywa 91/440 nie ma zastosowania do DB Regio, a z drugiej strony zarzut ten opiera się na błędnej interpretacji rozpatrywanych przepisów.
- 122 Należy zatem w pierwszej kolejności zbadać, czy dyrektywa 91/440 ma faktycznie zastosowanie do DB Regio, mając na uwadze art. 2 ust. 2 tej dyrektywy, który wyłącza z jej zakresu zastosowania przedsiębiorstwa kolejowe, których działalność ogranicza się do świadczenia wyłącznie usług transportu miejskiego, podmiejskiego lub o zasięgu regionalnym.
- 123 W tym względzie, jak zaznaczył rzecznik generalny w pkt 138 opinii, Komisja wspomina w swoich pismach o sprawozdaniu rocznym za rok 2013 opublikowanym przez DB Regio, z którego jasno wynika, że w spółce tej skoncentrowana jest nie tylko cała działalność związana z ruchem regionalnym grupy DB, lecz także działalność związana z ruchem między Niemcami i państwami sąsiednimi.
- 124 Jasno wynika więc z tego dokumentu, opublikowanego przez samą DB Regio, w szczególności ze wzmianki o międzynarodowej części jej działalności, że spółka ta nie ogranicza swojej działalności jedynie do usług transportu miejskiego, podmiejskiego lub o zasięgu regionalnym, o których mowa w art. 2 ust. 2 dyrektywy 91/440.
- 125 Stąd Republika Federalna Niemiec nie może powoływać się na ten przepis celem wyłączenia zastosowania dyrektywy 91/440 do sytuacji rachunkowości DB Regio.
- 126 W drugiej kolejności należy ocenić, czy Komisja może skutecznie zarzucać temu państwu członkowskiemu – czy to na podstawie art. 9 ust. 4 dyrektywy 91/440, czy art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007 w związku z pkt 5 załącznika do tego rozporządzenia – że w swojej rachunkowości DB Regio nie przedstawia w sposób zindywidualizowany, oddzielnie dla każdej umowy, fundusze publicznych wypłaconych na działalność dotyczącą świadczenia usług przewozów pasażerskich w ramach świadczonej przez nią usługi publicznej.

- 127 W tym względy należy stwierdzić, że z treści żadnego z tych dwóch przepisów nie wynika, by podmioty świadczące usługi transportu kolejowego pasażerów prowadzące równocześnie działalność rekompensowaną z tytułu zobowiązań z zakresu usług publicznych i inne rodzaje działalności były zobowiązane do wskazania w swoich rocznych sprawozdaniach finansowych w sposób zindywidualizowany, oddzielnie dla każdej umowy, funduszy publicznych uzyskanych tytułem ich działalności z zakresu usługi publicznej.
- 128 Wręcz przeciwnie, te dwa przepisy nakładają na takie podmioty jedynie obowiązek rachunkowego oddzielenia ich różnych zakresów działalności.
- 129 Artykuł 9 ust. 4 dyrektywy 91/440 wymaga w ramach księgowania wkładów wpłaconych na działalność dotyczącą świadczenia usług przewozów pasażerskich w ramach usługi publicznej oddzielenia z jednej strony ich działalności z zakresu transportu pasażerów prowadzonego z tytułu tych zobowiązań z zakresu usług publicznych, a z drugiej strony innych rodzajów ich działalności, w tym innych usług transportowych. Artykuł 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007 w związku z pkt 5 załącznika do tego rozporządzenia wymaga ze swej strony rachunkowego oddzielenia działalności w zakresie transportu publicznego będącej przedmiotem rekompensat z tytułu wykonywania zobowiązań z zakresu usług publicznych od działalności, która nie daje podstaw do rekompensaty.
- 130 Ten sam wymóg rachunkowego oddzielenia zakresów działalności rządzi art. 6 dyrektywy 91/440 co się tyczy księgowania działalności w zakresie świadczenia usług transportu kolejowego i zarządzania infrastrukturą kolejową.
- 131 W konsekwencji, jak zaznaczył rzecznik generalny w pkt 146 i 153 opinii, podtrzymywanej przez Komisję interpretacji, zgodnie z którą przedsiębiorstwa mają obowiązek wskazania w swoich rocznych sprawozdaniach finansowych w sposób indywidualny, oddzielnie dla każdej umowy, funduszy publicznych uzyskanych z tytułu ich działalności w zakresie usługi publicznej, nie można wywieść ani z art. 9 ust. 4 dyrektywy 91/440, ani z art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007 w związku z pkt 5 załącznika do tego rozporządzenia.
- 132 W tym względy fakt, że pkt 5 tiret ostatnie załącznika do rozporządzenia nr 1370/2007 stanowi, że rachunkowość podmiotów świadczących usługi publiczne nie może pozwalać na przeniesienie dochodów z tytułu usługi publicznej do innego sektora działalności tych podmiotów, jak też fakt, że obowiązek taki przyjęła Komisja, mogłby zapewnić większą przejrzystość działalności danych przedsiębiorstw, pozwalając w ten sposób na wykrycie ewentualnego subwencjonowania skrótnego, nie mogą zmienić tego wniosku.
- 133 Ani powołanie się na skuteczność art. 9 ust. 4 dyrektywy 91/440, ani bardzo ogólny zakres pkt 5 tiret ostatnie załącznika do rozporządzenia nr 1370/2007, który nie zawiera praktycznych zasad wdrażania, nie mogą bowiem same w sobie prowadzić do powstania po stronie państw członkowskich konkretnego obowiązku, takiego jak obowiązek formułowany przez Komisję.
- 134 Tym samym nie można czynić Republice Federalnej Niemiec zarzutu z tego, że pozwoliła na to, by rachunkowość DB Regio ukazywała jedynie w sposób globalny wkłady wpłacone na działalność dotyczącą świadczenia usług przewozów pasażerskich z tytułu jej zobowiązań z zakresu usług publicznych.
- 135 W konsekwencji zarzut czwarty, dotyczący naruszenia art. 9 ust. 4 dyrektywy 91/440, a także przepisów art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1370/2007 w związku z pkt 5 załącznika do tego rozporządzenia, należy oddalić jako bezzasadny.

¹³⁶ W kontekście powyższych rozważań należy stwierdzić, że Republika Federalna Niemiec uchybiła zobowiązaniom spoczywającym na niej na mocy art. 6 ust. 1 dyrektywy 91/440 przez to, że nie podjęła wszystkich środków niezbędnych do tego, by zasady prowadzenia rachunkowości umożliwiały monitorowanie zakazu przenoszenia funduszy publicznych przyznanych na eksploatację infrastruktury kolejowej do usług transportowych.

W przedmiocie kosztów

¹³⁷ Zgodnie z art. 138 § 3 regulaminu postępowania przed Trybunałem w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań każdej ze stron Trybunał może orzec o podziale kosztów lub rozstrzygnąć, że każda ze stron pokrywa własne koszty. Z uwagi na to, że skarga Komisji została uwzględniona tylko częściowo, należy orzec, iż każda ze stron pokryje własne koszty.

¹³⁸ Zgodnie z art. 140 § 1 tego regulaminu państwa członkowskie interweniujące w sprawie pokrywają własne koszty. Zgodnie z tymi przepisami Republika Włoska i Republika Łotewska pokrywają własne koszty.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Republika Federalna Niemiec uchybiła zobowiązaniom spoczywającym na niej na mocy art. 6 ust. 1 dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych, zmienionej dyrektywą 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r., przez to, że nie podjęła wszystkich środków niezbędnych do tego, by zasady prowadzenia rachunkowości umożliwiały monitorowanie zakazu przenoszenia funduszy publicznych przyznanych na eksploatację infrastruktury kolejowej do usług transportowych.**
- 2) **W pozostałym zakresie skarga zostaje oddalona.**
- 3) **Komisja Europejska, Republika Federalna Niemiec, Republika Włoska i Republika Łotewska pokrywają własne koszty.**

Podpisy