



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

28 iunie 2017\*

„Neîndeplinirea obligațiilor de către un stat membru — Dezvoltarea căilor ferate comunitare — Directiva 91/440/CEE — Articolul 6 alineatul (1) — Grupul Deutsche Bahn — Convenții de cesiune a profiturilor — Interdicție privind transferul către serviciile de transport feroviar al fondurilor publice alocate în scopul exploataării infrastructurii feroviare — Obligații contabile — Directiva 91/440/CEE — Articolul 9 alineatul (4) — Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 — Articolul 6 alineatul (1) — Punctul 5 din anexă — Obligații contabile — Prezentare contract cu contract a fondurilor publice plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de călători ca servicii publice”

În cauza C-482/14,

având ca obiect o acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor formulată în temeiul articolului 258 TFUE, introdusă la 30 octombrie 2014,

**Comisia Europeană**, reprezentată de W. Mölls, de T. Maxian Rusche și de J. Hottiaux, în calitate de agenți,

reclamantă,

împotriva

**Republicii Federale Germania**, reprezentată de T. Henze și de J. Möller, în calitate de agenți, asistați de R. Van der Hout, avocat,

pârâtă,

susținută de:

**Republica Italiană**, reprezentată de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de S. Fiorentino, avvocato dello Stato,

**Republica Letonia**, reprezentată de I. Kucina, de J. Treijs-Gigulis și de I. Kalniņš, în calitate de agenți,

interveniente,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnii L. Bay Larsen, președinte de cameră, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan și D. Šváby (raportor), judecători,

avocat general: domnul M. Campos Sánchez-Bordona,

\* Limba de procedură: germana.

grefier: domnul K. Malacek, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 3 martie 2016,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 26 mai 2016,

pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Prin cererea introductivă, Comisia Europeană solicită Curții să constate că:
  - prin faptul că a acceptat ca fonduri publice care au fost plătite în scopul exploatării infrastructurii feroviare să poată fi transferate către servicii de transport, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO 2012, L 343, p. 32) [fostul articol 6 alineatul (1) din Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO 1991, L 237, p. 25, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 86), astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 (JO 2001, L 75, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 38) (denumită în continuare „Directiva 91/440”)];
  - prin faptul că nu a luat toate măsurile necesare pentru ca modalitățile de administrare a conturilor să permită monitorizarea interdicției privind transferul fondurilor publice alocate în scopul exploatării infrastructurii feroviare către servicii de transport, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (4) din Directiva 2012/34 [fostul articol 6 alineatul (1) din Directiva 91/440];
  - prin faptul că nu a luat toate măsurile necesare pentru ca taxele pe infrastructură să fie utilizate exclusiv pentru finanțarea activităților administratorului infrastructurii, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 31 alineatul (1) din Directiva 2012/34 [fostul articol 7 alineatul (1) din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO 2001, L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66)];
  - prin faptul că nu a luat toate măsurile necesare pentru ca fondurile publice plătite pentru activități legate de furnizarea serviciilor de transport de călători ca servicii publice să fie prezentate separat în conturile corespunzătoare, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (3) din Directiva 2012/34 [fostul articol 9 alineatul (4) din Directiva 91/440] și în temeiul articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO 2007, L 315, p. 1) coroborat cu punctul 5 din anexa la Regulamentul nr. 1370/2007.

## Cadrul juridic

### *Dreptul Uniunii*

#### *Directiva 91/440*

- 2 Al patrulea considerent al Directivei 91/440 are următorul cuprins:

„întrucât dezvoltarea viitoare și funcționarea eficientă a sistemului feroviar poate fi facilitată dacă se face distincția între furnizarea de servicii de transport și funcționarea infrastructurii; întrucât, dată fiind această situație, este necesar ca cele două activități să fie gestionate separat și să aibă conturi separate;”

- 3 Articolul 2 alineatul (2) din această directivă prevede:

„Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive întreprinderile feroviare a căror activitate este limitată la furnizarea de servicii urbane, suburbane sau regionale.”

- 4 Articolul 3 din directiva menționată definește „servicii[le] regionale” ca fiind „servicii de transport care funcționează pentru a satisface nevoile de transport ale unei regiuni”.

- 5 În secțiunea II intitulată „Independența administrării”, articolul 4 din aceeași directivă are următorul cuprins:

„(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, în ceea ce privește conducerea, administrarea și controlul intern al problemelor administrative, economice și contabile, întreprinderile feroviare au statut independent în baza căruia ceea ce dețin, în mod special active, bugete și conturi, sunt separate de cele ale statului.

(2) Concomitent cu respectarea cadrului, a normelor specifice de tarifare și de alocare stabilite de statele membre, administratorul infrastructurii răspunde de conducere, administrare și de controlul intern.”

- 6 În secțiunea menționată, articolul 5 din Directiva 91/440 are următorul cuprins:

„(1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a le permite întreprinderilor feroviare să își adapteze activitățile în funcție de piață și să gestioneze aceste activități în cadrul propriilor organisme administrative, în interesul furnizării de servicii eficiente și corespunzătoare la cel mai scăzut cost posibil pentru calitatea serviciului solicitat.

Întreprinderile feroviare sunt administrate conform principiilor care se aplică întreprinderilor comerciale; acest lucru este valabil, de asemenea, și pentru obligațiile de a presta servicii publice impuse de stat și pentru contractele de servicii publice pe care le încheie cu autoritățile competente ale statului membru.

(2) Întreprinderile feroviare își întocmesc planurile de afaceri, inclusiv programele de investiții și de finanțare. Respectiv planuri sunt concepute pentru a realiza, la nivelul întreprinderii, echilibrul financiar și alte obiective tehnice, comerciale și financiare ale gestiunii; întreprinderile stabilesc, de asemenea, metodele de punere în aplicare ale acestora.

[...]”

- 7 Articolul 6 alineatul (1) din Directiva 91/440, în versiunea sa inițială, avea următorul cuprins:

„Statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura păstrarea separată a conturilor pentru operațiunile legate de furnizarea de servicii de transport și pentru cele de gestionare a infrastructurii feroviare. Ajutorul plătit unuia din aceste două domenii de activitate nu poate fi transferat celuilalt.

Conturile pentru cele două domenii de activitate se păstrează astfel încât să se reflecte această interdicție.”

- 8 Articolul 6 alineatul (1) din Directiva 91/440 prevede:

„Statele membre iau măsurile necesare prin care să se asigure că se țin conturi de profituri și pierderi și bilanțuri separate și că acestea se publică, pe de o parte pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de către întreprinderile feroviare și, pe de altă parte, pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare. Fondurile publice alocate unuia din aceste două sectoare de activitate nu pot fi transferate între ele.

Conturile celor două sectoare de activitate se țin în așa fel încât să reflecte această interdicție.”

- 9 Articolul 9 alineatul (4) din această directivă, inserat în aceasta prin Directiva 2001/12, are următorul cuprins:

„În cazul întreprinderilor feroviare, conturile de profit și pierderi și fie bilanțurile, fie situațiile anuale ale activelor și pasivelor se țin și se publică în legătură cu activitățile privind furnizarea serviciilor de transport feroviar de mărfuri. Fondurile plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de călători ca servicii publice trebuie prezentate separat în contabilitatea aferentă și nu pot fi transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.”

- 10 Termenul de transpunere a Directivei 91/440 a fost stabilit, prin articolul 15 din aceasta, la 1 ianuarie 1993.

- 11 În temeiul articolului 65 din Directiva 2012/34, Directiva 91/440 a fost abrogată cu efect de la 15 decembrie 2012. Printr-o rectificare publicată la 12 martie 2015 (JO 2015, L 67, p. 32, denumită în continuare „rectificarea din 12 martie 2015”), data la care a început să producă efecte abrogarea acestei directive a fost stabilită pentru 17 iunie 2015.

### ***Directiva 2001/12***

- 12 Considerentul (9) al Directivei 2001/12 are următorul cuprins:

„Pentru a promova exploatarea eficientă a serviciilor de transport de călători și de mărfuri și pentru a se asigura transparență în finanțarea lor, inclusiv la nivelul subvențiilor sau al ajutoarelor plătite de stat, este necesară separarea contabilității serviciilor de transport de călători de contabilitatea serviciilor de mărfuri.”

**Directiva 2001/14**

- 13 Articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14 prevede:

„Statele membre stabilesc condițiile corespunzătoare, inclusiv plățile în avans dacă este cazul, care să asigure că, în condiții normale de activitate și pe o perioadă de timp acceptabilă, conturile unui administrator al infrastructurii prezintă cel puțin un echilibru între venitul rezultat din tarifele de utilizare a infrastructurii, excedentul rezultat din alte activități comerciale și finanțările de la stat, pe de o parte, și cheltuielile infrastructurii, pe de altă parte.

Fără să aducă atingere obiectivului posibil pe termen lung privind acoperirea de către utilizator a costurilor infrastructurii pentru toate modurile de transport, pe baza unei concurențe loiale și nediscriminatorii, în situația în care transportul feroviar poate concura cu alte moduri de transport, în cadrul de tarifare prevăzut la articolele 7 și 8, un stat membru poate cere administratorului infrastructurii să-și echilibreze conturile fără a apela la finanțarea statului.”

- 14 Articolul 7 alineatele (1) și (3) din această directivă precizează:

„(1) Tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare se plătesc administratorului infrastructurii, iar acesta le utilizează la finanțarea activităților sale.

[...]

(3) Fără să aducă atingere dispozițiilor de la alineatul (4) sau (5) sau de la articolul 8, tarifele pentru setul minim de prestații și accesul pe rețea la serviciile infrastructurii sunt stabilite la costul direct imputabil exploatării serviciilor de transport feroviar.”

- 15 Articolul 8 alineatul (1) din directiva 2001/14 este formulat astfel:

„Pentru recuperarea în totalitate a costurilor suportate de către administratorul infrastructurii, dacă piața permite, un stat membru poate majora prețurile pe baza unor principii eficiente, transparente și nediscriminatorii, garantând totodată în special competitivitatea optimă a transportului feroviar internațional de marfă. Sistemul de tarifare respectă sporurile de productivitate realizate de întreprinderile feroviare.

Totuși, nivelul tarifelor nu trebuie să excludă utilizarea infrastructurii de către segmentele de piață care pot plăti cel puțin costul suportat direct ca urmare a exploatării serviciilor de transport feroviar, plus un indice de rentabilitate dacă piața se pretează la aceasta.”

- 16 Termenul de transpunere a Directivei 2001/14 a fost stabilit, prin articolul 38 din aceasta, la 15 martie 2003.

- 17 În temeiul articolului 65 din Directiva 2012/34, Directiva 2001/14 a fost abrogată cu efect de la 15 decembrie 2012. Prin rectificarea din 12 martie 2015, data la care a început să producă efecte abrogarea acestei directive a fost stabilită pentru 17 iunie 2015.

**Regulamentul nr. 1370/2007**

18 Articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 are următorul cuprins:

„Orice compensație legată de o normă generală sau de un contract de servicii publice respectă dispozițiile prevăzute la articolul 4, indiferent de modul în care a fost atribuit contractul. Orice compensație, indiferent de natura ei, legată de un contract de servicii publice atribuit direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie, de asemenea, să respecte dispozițiile enunțate în anexă.”

19 Punctele 2 și 5 din anexa la acest regulament, intitulată „Norme aplicabile compensației în cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1)”, prevăd:

„2. Compensația nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Efectele se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită. Pentru a calcula efectul financiar net, autoritatea competentă se orientează după următorul mecanism:

costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public impuse de autoritatea competentă/autoritățile competente, obligații conținute într-un contract de servicii publice și/sau într-o normă generală;

minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;

minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză;

plus un profit rezonabil;

egal efectul financiar net.

[...]

5. Pentru a spori transparența și a evita subvențiile încrucișate, în cazul în care un operator de serviciu public nu exploatează doar servicii compensate care fac obiectul unor obligații de serviciu public de transport, ci se implică și în alte activități, conturile aferente serviciilor publice sus-menționate trebuie separate, astfel încât să îndeplinească cel puțin următoarele condiții:

— conturile curente corespunzătoare fiecăreia dintre aceste activități trebuie să fie separate, iar proporția activelor corespunzătoare și a costurilor fixe aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;

— toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe și un profit rezonabil legat de orice altă activitate a operatorului de serviciu public nu pot fi sub nicio formă imputate serviciului public în cauză;

— costurile serviciului public trebuie să fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare și a plăților din partea autorităților publice, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a operatorului de serviciu public.”

### **Directiva 2012/34**

20 Considerentul (1) al Directivei 2012/34 are următorul cuprins:

„Directiva [91/440], Directiva 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare [JO 1995, L 143, p. 70, Ediție specială, 07/vol. 3, p. 155] și Directiva [2001/14] au fost modificate substanțial. Deoarece sunt necesare modificări suplimentare, directivele respective ar trebui reformate și unificate într-un singur act, din motive de claritate.”

21 Articolul 6 alineatele (1) și (4) din Directiva 2012/34 a succedat articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440, în timp ce articolul 6 alineatul (3) din cea dintâi directivă a succedat articolului 9 alineatul (4) din această din urmă directivă.

22 Articolul 64 alineatul (1) primul paragraf din directiva menționată prevede că „[s]tatele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive, inclusiv în ceea ce privește respectarea de către întreprinderi, operatori, solicitanți, autorități și alte entități vizate, până la 16 iunie 2015. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele respectivelor acte.”

23 Potrivit articolului 65 din aceeași directivă, „Directivele [91/440] [...] și [2001/14], astfel cum au fost modificate prin directivele enumerate în partea A din anexa IX, se abrogă cu efect de la 15 decembrie 2012, fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre privind termenele de transpunere în dreptul intern a directivelor prevăzute în anexa IX partea B”. Prin rectificarea din 12 martie 2015, data la care a început să producă efecte abrogarea acestor directive a fost stabilită pentru 17 iunie 2015.

### **Dreptul german**

24 Articolul 9 din Allgemeines Eisenbahngesetz (Legea generală privind căile ferate) din 27 decembrie 1993 (BGBl. 1993 I, p. 2378, 2396; 1994 I, p. 2439) (denumită în continuare „AEG”) prevede:

„(1) Societățile publice de căi ferate

1. care sunt atât întreprinderi de transport feroviar, cât și întreprinderi de infrastructură feroviară,
2. a) care sunt exclusiv întreprinderi de transport feroviar și sunt legate, prin intermediul unei societăți-mamă, de o întreprindere de infrastructură feroviară care este o societate publică de căi ferate sau  
b) care sunt exclusiv întreprinderi de infrastructură feroviară și sunt legate, printr-o societate-mamă, de o întreprindere de transport feroviar care este o societate publică de căi ferate sau
3. care sunt, în calitate de întreprindere de transport feroviar sau de infrastructură feroviară, societatea-mamă sau filiala unei alte întreprinderi de transport feroviar sau de infrastructură feroviară care este o societate publică de căi ferate

au obligația, chiar dacă nu sunt exploatate sub forma unor societăți comerciale pe acțiuni, să întocmească, să supună verificării și să publice bilanțuri anuale și un raport de administrare conforme cu dispozițiile aplicabile marilor societăți comerciale pe acțiuni care figurează în a doua secțiune din cartea a treia a Codului comercial. [...]

(1a) Societățile publice de căi ferate în sensul alineatului 1 teza 1 punctul 1 trebuie să separe cele două sectoare în contabilitatea lor; acest lucru include o contabilitate separată pentru sectorul „furnizare de servicii de transport” și pentru sectorul „administrarea infrastructurii feroviare”. Pentru fiecare sector în

sensul tezei 1, precum și pentru un sector exterior acestora, ele trebuie să includă în anexa la bilanțurile lor anuale un bilanț și un cont de profituri și pierderi suplimentare, întocmite în conformitate cu principiile dreptului comercial. [...]

(1b) Fondurile publice plătite unuia dintre cele două sectoare de activitate menționate la alineatul 1a teza 1 nu pot fi transferate celuilalt. Conturile aferente celor două sectoare de activitate se țin în așa fel încât să reflecte această interdicție. Aceasta se aplică de asemenea întreprinderilor în sensul alineatului 1 teza 1 punctele 2 și 3.

[...]

(1d) Pentru întreprinderile publice de transport feroviar care furnizează servicii feroviare atât în domeniul transportului de călători, cât și în domeniul transportului de marfă, alineatul 1a se aplică *mutatis mutandis*, înțelegându-se că nu trebuie întocmite conturi separate și incluse în anexa la conturile anuale un bilanț și un cont de profituri și pierderi separate decât pentru sectorul transportului feroviar de marfă și că acest bilanț poate fi de asemenea înlocuit printr-o situație a activelor și a pasivelor. Fondurile publice plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de călători ca servicii publice trebuie prezentate separat în contabilitatea aferentă și nu pot fi transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.

[...]”

25 Articolul 14 alineatul 4 din AEG are următorul cuprins:

„Administratorii de căi ferate trebuie să își stabilească tarifele în conformitate cu o ordonanță adoptată în temeiul articolului 26 alineatul 1 punctele 6 și 7, astfel încât să compenseze costurile efectuate de aceștia pentru furnizarea setului minim de prestații în sensul alineatului 1 prima teză, la care se adaugă un indice de rentabilitate, dacă piața permite. Astfel, aceștia pot percepe majorări cu privire la costul direct imputabil exploatării serviciului feroviar, putând fi realizată o diferențiere atât în funcție de serviciile de transport de călători pe distanțe mari, de transport de călători pe distanțe scurte sau de transport feroviar de marfă, cât și în funcție de segmentele de piață din cadrul acestor servicii de transport, garantând totodată competitivitatea, în special pentru transportul feroviar internațional de mărfuri. Nivelul tarifelor nu poate depăși totuși, în ceea ce privește a doua teză, pentru un segment de piață, costul direct imputabil exploatării serviciului feroviar, la care se adaugă un indice de rentabilitate, dacă piața permite.”

26 Subvențiile pentru investiții de înlocuire în rețeaua existentă sunt guvernate de Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (Acordul de prestare și de finanțare) din 9 ianuarie 2009, modificat la 4 noiembrie 2010 și la 6 septembrie 2013, încheiat între Republica Federală Germania, întreprinderile de infrastructură feroviară ale Deutsche Bahn AG și aceasta din urmă. Acest acord a fost înlocuit, cu efect de la 1 ianuarie 2015, de Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (Acordul de prestare și de finanțare II, denumit în continuare „LuFV II”), care a instituit, printre altele, un circuit de finanțare închis pentru profiturile rezultate din infrastructură care sunt integral plătite statului federal înainte de a fi reinvestite ca atare în infrastructură.

### **Contextul factual**

27 Grupul Deutsche Bahn (denumit în continuare „grupul DB”) își desfășoară activitatea în sectorul transportului național și internațional de mărfuri și de pasageri, al logisticii și al prestării de servicii auxiliare în transportul feroviar, condus de holdingul de administrare Deutsche Bahn AG (denumit în continuare „DB AG”).



- 28 Conform articolului 9a din AEG, administrarea elementelor de infrastructură feroviară menționate la articolul 3 punctul 3 din Directiva 2012/34, precum și în anexa I la aceasta este efectuată de DB Netz AG. DB Station & Service AG și DB Energy GmbH administrează alte elemente de infrastructură în sensul acestei directive.
- 29 Administrarea activităților de transport ale grupului este, la rândul său, realizată prin intermediul unor filiale specifice ale DB Mobility Logistics AG, ea însăși filială în proporție de 100 % a DB AG, printre care și DB Regio AG.
- 30 DB AG a încheiat cu filialele sale convenții de control și de cesiune a profiturilor (denumite în continuare „convenții de cesiune a profiturilor”). Aceste convenții prevăd cesiunea tuturor profiturilor filialelor în cauză către DB AG, fără limitare în privința utilizării lor de către aceasta. Convențiile menționate obligă în același timp DB AG să acopere pierderile filialelor sale.

### **Procedura precontencioasă**

- 31 Prin scrisoarea de punere în întârziere din 22 noiembrie 2012, Comisia a atras atenția Republicii Federale Germania asupra unei posibile încălcări a Directivelor 91/440 și 2001/14, precum și a Regulamentului nr. 1370/2007, întrucât contabilitatea DB AG nu respecta interdicțiile privind transferul către alte domenii și în special către transportul feroviar de călători, mai întâi, al fondurilor publice destinate infrastructurii feroviare, apoi, al compensațiilor pentru serviciile regionale de transport de călători, furnizate ca servicii publice, și, în sfârșit, al tarifelor de utilizare a rețelei feroviare.
- 32 Prin scrisoarea din 20 martie 2013, acest stat membru a răspuns la scrisoarea de punere în întârziere a Comisiei și a respins acuzațiile acesteia.
- 33 La 21 iunie 2013, Comisia a emis un aviz motivat în care reitiera opinia exprimată în scrisoarea sa de punere în întârziere, referindu-se nu doar la Regulamentul nr. 1370/2007, ci și la Directiva 2012/34, intrată în vigoare la 15 decembrie 2012 și care înlocuiește Directivele 91/440 și 2001/14, cu privire la aspectele relevante. Prin avizul menționat, Comisia invita Republica Federală Germania să se conformeze acestuia în termen de două luni de la data notificării.
- 34 Prin scrisoarea din 21 august 2013, Republica Federală Germania a răspuns la avizul în cauză, repetând și dezvoltând argumentele pe care le invocase deja anterior.
- 35 Considerând că situația nu era satisfăcătoare, Comisia a decis să introducă prezenta acțiune.

### **Cu privire la acțiune**

#### ***Cu privire la admisibilitate***

#### ***Cu privire la lipsa de claritate a acțiunii în ansamblu și a fiecăruia dintre motive***

- 36 Republica Federală Germania susține că cele patru motive invocate de Comisie, considerate atât în ansamblu, cât și separat, sunt afectate de o lipsă de precizie legată de o terminologie imprecisă și neuniformă, care împiedică acest stat membru să înțeleagă practicile și omisiunile care îi sunt reproșate, precum și conținutul acestor motive. Potrivit acesteia, Comisia nu a precizat dacă neîndeplinirea obligațiilor reproșată constă într-o transpunere insuficientă a dreptului Uniunii, într-o punere în aplicare insuficientă a legii sau într-un comportament nelegal în calitate de proprietar al DB AG.

- 37 Pentru fiecare dintre aceste patru motive, Republica Federală Germania consideră că Comisia nu a precizat care comportament concret ar încălca dispozițiile în cauză și că, limitându-se să vizeze contractele încheiate în cadrul grupului DB, aceasta nu ar fi identificat norma națională al cărei conținut sau a cărei aplicare ar fi contrară textului sau obiectivului acestor dispoziții.
- 38 Comisia contestă aceste afirmații.
- 39 În această privință, trebuie amintit că, în temeiul articolului 120 litera (c) din Regulamentul de procedură al Curții și din jurisprudența acesteia referitoare la această dispoziție, orice cerere de sesizare a instanței în materia acțiunilor directe trebuie să indice obiectul litigiului și să conțină expunerea sumară a motivelor invocate în susținerea acțiunii, această mențiune trebuind să fie suficient de clară și de precisă pentru a permite părâtului să își pregătească apărarea, iar Curții să își exercite controlul. Din cele menționate rezultă că elementele esențiale de fapt și de drept pe care se întemeiază o astfel de acțiune trebuie să reiasă într-un mod coerent și inteligibil chiar din textul cererii introductive (Hotărârea din 2 iunie 2016, Comisia/Țările de Jos, C-233/14, EU:C:2016:396, punctul 32 și jurisprudența citată).
- 40 Curtea a statuat de asemenea că, în cadrul unei acțiuni introduse în temeiul articolului 258 TFUE, aceasta trebuie să prezinte motivele în mod coerent și precis pentru a permite statului membru și Curții să determine cu exactitate întinderea încălcării dreptului Uniunii care i se impută, condiție necesară pentru ca statul respectiv să poată invoca în mod util mijloacele sale de apărare, iar Curtea să poată verifica existența pretensei neîndepliniri a obligațiilor (Hotărârea din 2 iunie 2016, Comisia/Țările de Jos, C-233/14, EU:C:2016:396, punctul 33 și jurisprudența citată).
- 41 În speță și astfel cum a arătat avocatul general la punctul 36 din concluzii, Comisia indică cu precizie, în cererea sa de sesizare, atât dispozițiile de drept al Uniunii pretins încălcate de Republica Federală Germania, cât și faptele reproșate acesteia, și anume, în ceea ce privește primele trei motive, existența convențiilor de cesiune a profiturilor încheiate între DB AG și diferitele filiale ale acesteia care permit DB AG să dispună de profiturile cedate în orice scop, fără restricție și independent de originea lor, și, în ceea ce privește al patrulea motiv, lipsa menționării separate, în conturile DB Regio, a fondurilor publice plătite pentru activitățile sale legate de furnizarea de servicii de transport ca servicii publice.
- 42 Trebuie de asemenea să se constate că nici formularea cererii introductive a Comisiei în ansamblul său, nici cea a fiecăruia dintre motivele invocate de aceasta nu lasă loc îndoielilor exprimate de Republica Federală Germania cu privire la aspectul dacă este în discuție o transpunere insuficientă a dreptului Uniunii sau o aplicare insuficientă a legii sau un comportament nelegal al DB AG în calitate de proprietar.
- 43 Pe lângă faptul că Comisia a indicat în mod expres, încă din avizul său motivat, că Republica Federală Germania părea să fi transpus în mod formal dispozițiile în litigiu, reiese în mod clar din descrierea detaliată a convențiilor de cesiune a profiturilor încheiate între DB AG și diferitele filiale ale acesteia, precum și din prezentarea componentei și din cesiunea profiturilor DB Netz, DB Station & Service și DB Energie, că este vorba exclusiv despre raporturile financiare interne din cadrul grupului DB care decurg din aceste convenții, iar nu despre orice transpunere incorectă a dispozițiilor dreptului Uniunii în cauză.
- 44 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se concluzioneze că Republica Federală Germania era în măsură să înțeleagă întinderea încălcărilor dreptului Uniunii care îi erau reproșate.

### ***Cu privire la temeiul juridic al acțiunii***

#### *– Argumentele părților*

- 45 Republica Federală Germania consideră că prezenta acțiune este de asemenea inadmisibilă în măsura în care petitul acesteia vizează Directiva 2012/34, al cărei termen de transpunere expiră la 16 iunie 2015, și anume ulterior datei care trebuie luată în considerare pentru a aprecia existența pretensei neîndepliniri a obligațiilor de către aceasta. Potrivit acestui stat membru, numai dispozițiile Directivelor 91/440 și 2001/14 erau pertinente.
- 46 În memoriul său în replică, depus ulterior publicării de către Consiliu a rectificării din 12 martie 2015 prin care se stabilește că data abrogării Directivelor 91/440 și 2001/14 nu mai este 15 decembrie 2012, ci 17 iunie 2015, Comisia solicită Curții să întemeieze, la nevoie, constatările pe care ea le solicită în temeiul Directivei 2012/34 la punctele 1-4 din petitul prezentei acțiuni pe Directivele 91/440 și 2001/14, menționate cu titlu subsidiar în înscrisurile sale.

#### *– Aprecierea Curții*

- 47 La data emiterii avizului motivat, precum și la data introducerii prezentei acțiuni, Directiva 91/440 și Directiva 2001/14 dispăruseră din ordinea juridică a Uniunii ca urmare a abrogării lor prin articolul 65 din Directiva 2012/34, cu efect de la 15 decembrie 2012.
- 48 Prin urmare, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 42 din concluzii, numai Directiva 2012/34 putea fi invocată de Comisie și putea constitui temeiul acțiunii în constatarea neîndeplinirii obligațiilor introduse de aceasta.
- 49 În plus și astfel cum reiese din cuprinsul punctului 1 din prezenta hotărâre, trebuie arătat că, în special în petitul prezentei acțiuni, Comisia s-a asigurat că menționează, pentru fiecare dintre motivele invocate, nu doar articolul în cauză din Directiva 2012/34, ci și dispoziția corespunzătoare din Directivele 91/440 și 2001/14, excluzând astfel orice incertitudine cu privire la identificarea dreptului Uniunii în raport cu care trebuie apreciată temeinicia acestei acțiuni sau în ceea ce privește întinderea neîndeplinirii reproșate (a se vedea prin analogie Hotărârea din 22 octombrie 2014, Comisia/Țările de Jos, C-252/13, EU:C:2014:2312, punctele 35-37).
- 50 Pe de altă parte, potrivit unei jurisprudențe constante, Comisia poate solicita constatarea unei neîndepliniri a obligațiilor cuprinse în versiunea inițială a unui act al Uniunii, modificat sau abrogat ulterior, și care au fost menținute prin dispozițiile unui nou act al Uniunii (Hotărârea din 19 decembrie 2013, Comisia/Polonia, C-281/11, EU:C:2013:855, punctul 37 și jurisprudența citată). Or, astfel cum precizează Comisia în memoriul său în replică, acțiunea sa se întemeiază exclusiv pe dispozițiile Directivei 2012/34 care figurau deja în Directivele 91/440 și 2001/14.
- 51 În consecință, prezenta acțiune trebuie declarată admisibilă în întregime.

### ***Cu privire la fond***

- 52 Cu titlu introductiv și ținând seama de publicarea rectificării din 12 martie 2015 în temeiul căreia data abrogării Directivelor 91/440 și 2001/14 este de acum stabilită pentru 17 iunie 2015, trebuie arătat că, la data care trebuie luată în considerare pentru aprecierea temeiniciei prezentei acțiuni (Hotărârea din 8 aprilie 2014, Comisia/Ungaria, C-288/12, EU:C:2014:237, punctul 29), și anume 21 august 2013, data expirării termenului stabilit în avizul motivat, Directivele 91/440 și 2001/14 erau aplicabile *ratione temporis*.

- 53 Prin urmare, temeinicia prezentei acțiuni trebuie apreciată, pentru primul și pentru al doilea motiv, pe baza articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440, pentru al treilea motiv, pe baza articolului 7 alineatul (1) din Directiva 2001/14 și, pentru al patrulea motiv, pe baza articolului 9 alineatul (4) din Directiva 91/440 coroborat cu articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 și cu punctul 5 din anexa la acest regulament.
- 54 Pe de altă parte, la punctul 43 din prezenta hotărâre s-a arătat că Comisia nu reproșează Republicii Federale Germania că a efectuat o transpunere incorectă a directivelor în litigiu. Prin urmare, nu este necesar să se răspundă la argumentele dezvoltate în această privință de acest stat membru în cadrul contestării de către acesta a primelor trei motive.

***Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440 în măsura în care contabilitatea filialelor DB AG responsabile cu administrarea infrastructurii feroviare nu ar permite monitorizarea interdicției privind transferul către serviciile de transport feroviar al fondurilor publice alocate infrastructurii feroviare***

*– Argumentele părților*

- 55 Prin intermediul celui de al doilea motiv, a cărui temeinicie trebuie apreciată de la bun început, Comisia reproșează Republicii Federale Germania modalități de întocmire a contabilității filialelor grupului DB administratoare ale infrastructurii feroviare care nu permit, cu încălcarea articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440, monitorizarea interdicției privind transferul către serviciile de transport feroviar al fondurilor publice alocate în scopul exploatării infrastructurii feroviare.
- 56 Astfel, întrucât fondurile publice utilizate pentru achiziționarea de elemente de patrimoniu ale administratorilor infrastructurii nu sunt expuse nici în conturile de profituri și pierderi, nici în bilanțul acestora, acest lucru nu permite, potrivit Comisiei, să se știe care părți din profiturile acestor administratori, transferabile către DB AG în temeiul convențiilor de cesiune a profiturilor în litigiu, provin din fonduri publice, și nici să se repartizeze profiturile între activitățile de administrare a infrastructurii feroviare și alte activități ale administratorilor în cauză. Procedând astfel, DB AG, către care ar putea fi cedate profiturile nediferențiate ale filialelor sale care administrează infrastructura feroviară, ar putea să le utilizeze după cum dorește.
- 57 În această privință, Republica federală Germania susține, în esență, că Comisia efectuează o interpretare eronată a dispoziției în litigiu, întrucât asimilează în mod greșit noțiunile „bilanț” și „contabilitate”, iar cerința de transparență cuprinsă în aceasta nu necesită ca fondurile publice să apară în contabilitatea externă a întreprinderii, și anume în bilanț, în contul de profituri și pierderi sau în raportul de activitate. Aceasta impune exclusiv o separare contabilă a întreprinderilor de transport și de infrastructură, cerință îndeplinită în speță, întrucât DB Netz, DB Station & Service și DB Energie sunt autonome din punct de vedere juridic și nu furnizează prestații de transport. Astfel, această dispoziție nu ar avea ca obiect controlul utilizării fondurilor în conformitate cu alocarea lor, ci exclusiv garantarea unui acces corect și nediscriminatoriu la infrastructură.
- 58 Potrivit Republicii Federale Germania, dispoziția menționată nu conține o cerință mai extinsă și mai specifică decât cea de întocmire a unor evidențe contabile și a unei contabilități care să permită controlul respectării interdicției privind transferul. Această obligație limitată ar fi confirmată de dorința Comisiei, în cadrul celui de al patrulea pachet feroviar prezentat de aceasta, de a crește separarea circuitelor financiare ale administratorilor de infrastructuri și ale întreprinderilor de transport.
- 59 Pe de altă parte, ea mai arată că, în fiecare an, societățile grupului DB întocmesc și publică conturi de profituri și pierderi și bilanțuri distincte pentru, pe de o parte, activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de către întreprinderile feroviare și, pe de altă parte, pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare.

60 În sfârșit, Republica Federală Germania mai arată că faptul că fondurile publice nu figurează în activul bilanțului nu înseamnă că acestea nu au fost înregistrate din punct de vedere contabil intern.

– *Aprecierea Curții*

61 În ceea ce privește articolul 6 alineatul (1) din Directiva 91/440 interpretat în special în lumina celui de al patrulea considerent al acestei directive, trebuie arătat că acesta are ca obiect, așa cum indică titlul secțiunii din care face parte, asigurarea separării dintre gestiunea infrastructurii feroviare și operațiunile de transport feroviar, astfel încât operațiunile menționate să poată fi administrate separat, dar și astfel încât fondurile publice alocate unuia din aceste două sectoare de activitate să nu poată fi transferate între ele prin intermediul unor subvenționări încrucișate.

62 În acest scop, articolul 6 alineatul (1) din Directiva 91/440 impune întocmirea de conturi de profituri și pierderi separate și de bilanțuri separate, pe de o parte, pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de către întreprinderile feroviare și, pe de altă parte, pentru activitățile legate de administrarea infrastructurii feroviare. În ceea ce privește mai exact tratamentul contabil al fondurilor publice, se precizează că acesta trebuie să permită reflectarea interdicției privind transferul acestor fonduri.

63 Articolul menționat impune totodată publicarea evidențelor contabile referitoare la cele două activități de administrare a infrastructurii feroviare și de servicii de transport feroviar.

64 Rezultă că, în ceea ce privește în special fondurile publice, legiuitorul Uniunii a înțeles să impună întreprinderilor care furnizează servicii de transport feroviar și care administrează infrastructuri feroviare nu doar o înregistrare a acestor fonduri în contabilitate, care să permită monitorizarea lor contabilă, ci și publicarea evidențelor contabile respective, în special în scopul de a asigura publicitatea informațiilor referitoare la fondurile menționate, care trebuie să permită verificarea obiectivă a lipsei subvenționărilor încrucișate între activitatea de administrare a infrastructurii feroviare și cea de transport feroviar.

65 Astfel, articolul 6 alineatul (1) din Directiva 91/440 urmărește nu doar un obiectiv de tratament contabil precis care să permită în mod special identificarea fondurilor publice încasate de întreprinderile feroviare, ci și un obiectiv de transparență externă a utilizării acestor fonduri.

66 Așa cum a arătat avocatul general la punctele 65, 68 și 71 din concluzii, prin utilizarea termenului „să se reflecte” în această dispoziție, legiuitorul Uniunii a înțeles să faciliteze monitorizarea interdicției privind transferul fondurilor publice de la o activitate la alta, monitorizare care ar fi dificil de realizat fără transparența contabilă a întreprinderilor feroviare, care permite detectarea subvențiilor încrucișate, obiectiv constant al reglementărilor succesive ale Uniunii referitoare la transportul feroviar, atât în cadrul Regulamentului (CEE) nr. 2830/77 al Consiliului din 12 decembrie 1977 privind măsurile necesare realizării comparabilității dintre sistemele contabile și conturile anuale ale întreprinderilor feroviare (JO 1977, L 334, p. 13), cât și în cadrul Directivei 91/440 sau al Directivei 2001/12.

67 În această privință, trebuie arătat că articolul 9 alineatul (4) din Directiva 91/440 prevede, pentru întreprinderile feroviare furnizoare de servicii de transport de persoane și de mărfuri, obligații contabile și de publicare similare cu cele menționate la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 91/440, cu scopul explicit, astfel cum reiese din considerentul (9) al Directivei 2001/12, de a impune transparența financiară a acestora, inclusiv cu privire la orice compensație sau ajutor financiar acordat de stat.

- 68 Prin urmare, contrar celor susținute de Republica Federală Germania, articolul 6 alineatul (1) din Directiva 91/440 nu poate fi interpretat ca limitând obligațiile întreprinderilor feroviare la simpla înregistrare în contabilitatea lor a fondurilor publice pe care le primesc, și aceasta chiar dacă o astfel de înregistrare ar fi de natură să permită, la nivelul contabilității interne a acestor societăți, efectuarea monitorizării interdicției privind transferul acestor fonduri.
- 69 Or, în speță și astfel cum recunoaște acest stat membru, fondurile publice primite de filialele DB AG, despre care Comisia nu susține că nu au fost efectiv înregistrate în contabilitate, nu apar în conturile filialelor DB AG. Această omisiune, astfel cum susține Comisia, face imposibil să se determine în ce măsură profiturile transferate de la administratorii infrastructurii către DB AG ar conține asemenea fonduri, precum și să se îndeplinească cerința de transparență contabilă amintită la punctul 66 din prezenta hotărâre.
- 70 În consecință, întrucât nu a luat toate măsurile necesare pentru ca modalitățile de întocmire a contabilității să permită monitorizarea interdicției privind transferul fondurilor publice alocate exploatării infrastructurii feroviare către serviciile de transport, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440.
- 71 Prin urmare, al doilea motiv trebuie admis.

***Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440 în măsura în care convențiile de cesiune a profiturilor permit finanțarea serviciilor feroviare cu fonduri rezervate infrastructurii feroviare***

*– Argumentele părților*

- 72 Prin intermediul primului motiv, Comisia reproșează Republicii Federale Germania că a acceptat un sistem de convenții de cesiune a profiturilor care permite, cu încălcarea articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440, transferul către activitățile de transport feroviar al fondurilor publice care au fost alocate exploatării infrastructurii feroviare.
- 73 Potrivit Comisiei, profituri realizate de filiale ale DB AG active pe piețele de infrastructură și cedate acesteia în temeiul convenției de cesiune a profiturilor ar fi fost folosite pentru activități legate de furnizarea de servicii de transport, și aceasta independent de originea profiturilor, prin urmare, chiar dacă acestea proveneau din fonduri publice plătite în scopuri de administrare a infrastructurii.
- 74 În această privință, Comisia menționează acoperirea pierderilor societăților grupului DB care oferă servicii de transport, precum DB Schenker Rail, în anii 2009 și 2010. Ea menționează de asemenea finanțarea achiziționării de către grupul DB a altor întreprinderi de transport, precum și îmbunătățirea solvabilității grupului în ansamblu. În acest sens, Comisia precizează că DB Netz, DB Station & Service și DB Energie au realizat profituri în perioada cuprinsă între anul 2007 și anul 2011 numai datorită veniturilor generate de infrastructura feroviară și/sau datorită fondurilor publice și că, prin urmare, profiturile transferate conțin elemente de ajutor în sensul articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440.
- 75 Republica Federală Germania susține, pe de o parte, că acest motiv rezultă dintr-o interpretare eronată a articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440 și, pe de altă parte, că ea a efectuat, prin articolul 9 alineatul (1b) din AEG, o transpunere corectă a acestei dispoziții.

- 76 Ea consideră că articolul 6 alineatul (1) din Directiva 91/440 nu se opune nici ca filialele să realizeze profituri, nici ca acestea să le transfere ulterior societății-mamă, din moment ce interzice numai transferul fondurilor publice alocate infrastructurii feroviare, iar nu al veniturilor pe care întreprinderile responsabile cu administrarea infrastructurii feroviare le obțin din exploatarea comercială a acesteia.
- 77 În memoriul său în replică, Comisia contestă interpretarea articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440 reținută de Republica Federală Germania. Potrivit acesteia, din propunerea privind Directiva 2001/12 reiese că această dispoziție urmărește să garanteze un tratament echitabil și nediscriminatoriu pentru toate întreprinderile feroviare, obiectiv care putea fi atins numai luând în considerare finanțarea infrastructurii în ansamblu, cu toate costurile aferente, pe de o parte, și cu toate veniturile aferente, și anume fondurile publice și tarifele de utilizare a rețelei, pe de altă parte.
- 78 Comisia contestă și argumentul potrivit căruia expresia „fonduri publice” care figurează la articolul 6 alineatul (1) din Directiva 91/440 desemnează exclusiv fondurile publice acordate dintr-un buget public și pe baza unui temei juridic determinat. Obiectivul acestei dispoziții este să împiedice subvențiile încrucișate și atât modul de redactare a acesteia, cât și lucrările pregătitoare confirmă că este vorba despre fonduri publice în sensul regimului ajutoarelor de stat, care utilizează aceeași terminologie.
- 79 În memoriul său în duplică, Republica Federală Germania reproșează Comisiei că nu și-a dovedit afirmațiile și face vorbire de controalele având ca obiect fondurile în cauză efectuate *ex ante* și *ex post* de Bundesnetzagentur (Agenția Federală a Rețelelor, Germania), precum și de Bundesrechnungshof (Curtea Federală de Conturi, Germania).
- 80 Guvernul italian afirmă, la rândul său, că articolul 6 alineatul (1) din Directiva 91/440 se limitează la a prevedea norme contabile în scopul evitării riscului de subvenții încrucișate. El consideră totodată că nimic nu se opune ca administratorul rețelei să gestioneze profiturile în mod autonom. În această privință, el subliniază că Curtea a recunoscut validitatea structurilor de întreprindere sub formă de holding și că abordarea Comisiei reduce marja de autonomie de administrare a grupurilor feroviare, ceea ce ar fi contrar articolelor 4 și 5 din Directiva 91/440.

– *Aprecierea Curții*

- 81 În conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Directiva 91/440, sunt interzise transferurile de fonduri publice alocate unei activități de administrare a infrastructurii feroviare către activități de furnizare de transport feroviar și invers.
- 82 Nerespectarea unei astfel de interdicții presupune, așadar, pe de o parte, ca în discuție să fie un transfer de „fonduri publice” și, pe de altă parte, ca de acest transfer să fi beneficiat un alt sector de activitate decât cel căruia i-au fost alocate fondurile.
- 83 Or, în cadrul prezentului motiv, în orice caz, Comisia nu a dovedit corespunzător cerințelor legale că convențiile de transfer al profiturilor, chiar presupunând că acestea ar fi putut avea ca rezultat un transfer de fonduri publice, fapt contestat de Republica Federală Germania, au condus la presupuse transferuri de sume, în vederea utilizării lor pentru activități de transport feroviar identificabile.
- 84 Potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul unei proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor în temeiul articolului 258 TFUE, revine Comisiei sarcina de a stabili existența pretensei neîndepliniri a obligațiilor și de a prezenta Curții elementele necesare pentru ca aceasta să verifice existența neîndeplinirii obligațiilor, fără a se putea întemeia pe vreo prezumție (a se vedea în acest sens

Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Comisia/Germania, C-600/10, nepublicată, EU:C:2012:737, punctul 13, și Hotărârea din 10 noiembrie 2016, Comisia/Grecia, C-504/14, EU:C:2016:847, punctul 111, precum și jurisprudența citată).

- 85 În speță, este necesar să se constate că elementele de probă furnizate de Comisie în ceea ce privește faptele contestate, și anume utilizarea profiturilor cedate în cadrul convențiilor de cesiune a profiturilor pentru finanțarea de servicii de transport feroviar cu fonduri rezervate infrastructurii feroviare, sunt puțin sau chiar deloc documentate și în esență circumstanțiale.
- 86 În ceea ce privește, mai întâi, elementele furnizate în sprijinul acuzației de transferuri de profituri destinate să compenseze deficitele operatorului de transport DB Schenker Rail pentru anii 2009 și 2010, Comisia se limitează să precizeze, făcând trimitere la avizul său motivat, că societățile de administrare a infrastructurii din grupul DB au generat profituri și că, în același timp, DB AG a compensat pierderi suferite de societăți ale grupului DB care efectuează operațiuni de transport feroviar, fără însă a dovedi că sumele utilizate pentru aceste operațiuni și-ar avea originea în sumele provenite de la una sau de la mai multe societăți ale grupului DB responsabile cu administrarea infrastructurii.
- 87 În ceea ce privește, în continuare, elementele de probă furnizate în sprijinul acuzației de transferuri de profituri care au permis DB AG să finanțeze achiziționarea de întreprinderi în domeniul transporturilor, Comisia nu identifică, în înscrisurile sale, întreprinderile în cauză, limitându-se să facă trimitere în acest sens la avizul său motivat, care nu aduce niciun alt element în afara denumirii sociale a acestor întreprinderi și, în orice caz, nu conține elemente referitoare la cuantumurile achizițiilor și la modalitățile de finanțare a acestora.
- 88 În ceea ce privește, în plus, elementele de probă furnizate în sprijinul acuzației de transferuri de profituri care au permis îmbunătățirea rentabilității, precum și a solvabilității grupului DB, Comisia se mulțumește să facă vorbire de mențiuni succinte cuprinse în rapoarte ale unor agenții de rating cu valoare probantă redusă sub acest aspect.
- 89 În ceea ce privește, în sfârșit, acuzația de transferuri de profituri provenind de la DB Netz, de la DB Station & Service sau de la DB Energie, Comisia se limitează să afirme că profiturile acestor societăți, pe care le apreciază, fără probe concrete în acest sens, ca fiind realizate exclusiv datorită unor venituri generate de utilizarea infrastructurii și a fondurilor publice, au fost cedate, în temeiul convențiilor de cesiune a profiturilor, către DB AG, dar nu aduce niciun element care să permită stabilirea faptului că aceste profituri au fost ulterior alocate finanțării de activități de transport feroviar.
- 90 În consecință și fără a fi necesar să se aprecieze dacă transferurile de profituri invocate de Comisie trebuie să fie calificate drept transferuri de „fonduri” în sensul articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440, trebuie să se constate că Curtea nu dispune de suficiente elemente care să permită constatarea că convențiile de cesiune a profiturilor în litigiu ar fi permis finanțarea de servicii de transport feroviar cu fonduri rezervate infrastructurii feroviare și, prin urmare, că Republica Federală Germania și-a încălcat obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440.
- 91 Prin urmare, primul motiv invocat de Comisie trebuie respins.



***Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 7 alineatul (1) din Directiva 2001/14 în măsura în care, prin intermediul convențiilor de cesiune a profiturilor în cadrul grupului DB, tarifele de utilizare a infrastructurii sunt utilizate în alte scopuri decât finanțarea activităților administratorului infrastructurii***

*– Argumentele părților*

- 92 Prin intermediul celui de al treilea motiv, Comisia reproșează Republicii Federale Germania că, prin intermediul convențiilor de cesiune a profiturilor în cadrul grupului DB, tarifele de utilizare a infrastructurii sunt utilizate în alte scopuri decât finanțarea activităților administratorului infrastructurii, cu încălcarea articolului 7 alineatul (1) din Directiva 2001/14.
- 93 În această privință, Comisia susține că transferurile profiturilor administratorilor infrastructurii către DB AG, prevăzute de convențiile de cesiune a profiturilor, înseamnă că tarifele plătite pentru utilizarea infrastructurii nu sunt utilizate de administratorul infrastructurii pentru activitățile sale astfel definite. Cel puțin aceasta ar fi situația în cazurile în care niciun profit nu ar fi fost generat fără tarif, așa cum ar fi cazul DB Netz, al DB Station & Service și al DB Energie. În astfel de cazuri, Comisia consideră că este clar că sume provenite din tarife sunt sustrate de la administratorul infrastructurii și pot fi utilizate în alte scopuri decât activitățile acestuia.
- 94 Republica Federală Germania, susținută de Republica Italiană, apreciază că, din punct de vedere sistematic, articolul 6 alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) primul paragraf și articolul 8 alineatul (1) din Directiva 2001/14 permit ca administratorii infrastructurilor să obțină un anumit indice de rentabilitate, care face parte integrantă din tarifele care trebuie percepute. În plus, nicio dispoziție din această directivă nu ar reglementa utilizarea profiturilor obținute de aceștia, care le-ar putea ceda societății-mamă în mod complet discreționar.
- 95 Prin urmare, Directiva 2001/14 nu s-ar opune cesiunii profiturilor realizate datorită tarifelor de utilizare a infrastructurii feroviare calculate pe baza unui indice de rentabilitate adecvat al fondurilor proprii. Articolul 14 alineatul 4 prima teză din AEG ar prevedea, în plus, că tarifele de utilizare a infrastructurii trebuie calculate astfel încât să acopere costurile suportate de administratorul infrastructurii feroviare și la acestea s-ar putea adăuga un indice de rentabilitate dacă piața ar permite. Randamentul astfel realizat nu ar determina, contrar tezei susținute de Comisie, niciun deficit de finanțare al infrastructurii în cauză.
- 96 În sfârșit, această interpretare ar fi susținută de o propunere de modificare recent elaborată de Comisie în cadrul celui de al patrulea pachet feroviar, potrivit căreia nu s-ar impune ca veniturile obținute din utilizarea infrastructurii feroviare să fie în mod necesar consacrate exploatării sau întreținerii căilor ferate.
- 97 În memoriul său în replică, Comisia semnaleză că articolul 6 din Directiva 2001/14 se explică prin modul de calcul al tarifelor de utilizare a infrastructurii, care se aplică în mod normal în funcție de costurile directe, și prin deficitul cronic la care sunt expuse întreprinderile de administrare dacă autoritățile publice nu preiau, măcar parțial, costurile infrastructurii feroviare. În aceste condiții, articolul 6 din Directiva 2001/14 ar obliga statele membre să își asume răspunderea financiară față de administratorii unei astfel de infrastructuri și să echilibreze bugetele acestora.
- 98 Pe de altă parte, Comisia face trimitere la un aviz al Bundesrat (Consiliul Federal, Germania) care ar susține teza sa și ar arăta efectul negativ al contractelor de cesiune a profiturilor, precum și la intrarea în vigoare, la 1 ianuarie 2015, a LuFV II, destinată să răspundă acestei preocupări a Bundesrat (Consiliul Federal) prin prevederea faptului că profiturile administratorilor infrastructurilor feroviare sunt cedate direct statului federal, pentru ca acesta să le investească în infrastructurile respective.

99 În memoriul său în duplică, guvernul german admite că fondurile pe care DB Netz le cedează DB AG provin, în tot sau în parte, din veniturile generate de utilizarea traselor feroviare, însă susține că aceste fonduri își pierd calificarea drept tarife de utilizare a infrastructurii feroviare cel mai târziu la data la care sunt corect încasate de DB Netz cu titlu de contraprestație pentru acordarea dreptului de utilizare a acestor trase și la care au fost alocate pentru finanțarea activităților în cauză.

– *Aprecierea Curții*

100 Potrivit articolului 7 alineatul (1) din Directiva 2001/14, tarifele de utilizare a infrastructurii feroviare se plătesc administratorului acesteia, care le alocă pentru finanțarea activităților sale.

101 Prin intermediul celui de al treilea motiv, Comisia apreciază în esență că este contrar acestei dispoziții ca administratorii infrastructurii feroviare din grupul DB să genereze în mod sistematic profituri care, ulterior și în conformitate cu convențiile de cesiune a profiturilor în litigiu, sunt susceptibile să fie transferate către DB AG, conducând astfel la situația în care sume rezultate din tarife de utilizare a infrastructurii să poată fi utilizate de DB AG în alte scopuri decât finanțarea activităților administratorilor infrastructurii feroviare menționați.

102 În aceste împrejurări, o neîndeplinire de către Republica Federală Germania a obligațiilor care îi revin în temeiul articolului 7 alineatul (1) din Directiva 2001/14 ar presupune ca Comisia să dovedească, pe de o parte, că profiturile menționate rezultă, cel puțin în parte, din tarife de utilizare a infrastructurii în sensul acestei dispoziții pentru a fi asimilate acestora și, pe de altă parte, că aceste profituri au fost efectiv alocate altor scopuri decât finanțarea activităților administratorilor infrastructurii în cauză.

103 Este necesar să se constate că, în orice caz, Comisia nu a dovedit corespunzător cerințelor legale că profiturile tuturor sau a unei părți dintre administratorii infrastructurii feroviare din grupul DB care provin din taxele de utilizare a infrastructurii ar fi fost efectiv alocate altor scopuri decât finanțarea activităților proprii.

104 În această privință, s-a amintit deja la punctul 84 din prezenta hotărâre că revine Comisiei sarcina de a stabili existența pretensei neîndepliniri a obligațiilor.

105 Or, pe lângă faptul că Comisia îi identifică numai prin trimitere implicită pe administratorii infrastructurii ale căror profituri ar fi fost, prin efectul convențiilor de cesiune a profiturilor, deturnate de la scopurile lor, reiese din înscrisurile acesteia, amintite la punctul 93 din prezenta hotărâre, că Comisia își întemeiază în esență raționamentul pe faptul că cesiunea profiturilor administratorilor infrastructurii grupului DB către DB AG implică în mod necesar o utilizare în alte scopuri decât cele impuse prin articolul 6 alineatul (1) din Directiva 2001/14. Totuși, Comisia arată ea însăși că automatismul menționat este dovedit numai în anumite situații, și anume atunci când niciun profit nu ar fi fost generat fără tarif.

106 În această privință, trebuie de altfel arătat că transferul profiturilor de la un administrator al infrastructurii feroviare către o entitate terță nu implică, aparent, în mod necesar utilizarea resurselor în cauză în alte scopuri decât finanțarea activităților legate de infrastructură ale administratorului respectiv, astfel cum ar putea ilustra mecanismul rezultat din LuFV II prin care se creează un circuit de finanțare închis pentru profiturile rezultate din administrarea infrastructurii care sunt integral plătite statului federal înainte de a fi reinvestite ca atare în infrastructura respectivă.

107 Prin urmare, revenea Comisiei sarcina să identifice cu mai multă precizie elementele de fapt care susțin al treilea motiv.

- 108 Pe de altă parte și în ceea ce privește mai exact profiturile realizate în anul 2009 și transferate de DB Netz către DB AG, trebuie remarcat că Republica Federală Germania a contestat efectiv că profiturile transferate către DB AG proveneau din tarife de utilizare a infrastructurii, susținând că, potrivit raportului de activitate al DB Netz, aceste profituri proveneau în principal din desființarea unor rezerve pentru vânzări imobiliare. Or, Comisia nu a contestat în niciun mod această explicație, constatând doar că Republica Federală Germania nu contesta celelalte situații vizate.
- 109 În consecință, chiar fără a fi necesar să se evalueze dacă profiturile generate de administratorii infrastructurii feroviare și transferate către entități terțe pot fi asimilate unor tarife de utilizare a infrastructurii în scopul aplicării articolului 7 alineatul (1) din Directiva 2001/14, fapt contestat de Republica Federală Germania, este necesar să se constate că Comisia nu a dovedit corespunzător cerințelor legale că profiturile menționate ale tuturor sau ale unei părți dintre administratorii infrastructurii grupului DB ar fi provenit din tarife de utilizare a infrastructurii sau ar fi fost utilizate în alte scopuri decât finanțarea infrastructurii feroviare încredințată acestor administratori.
- 110 Prin urmare, al treilea motiv trebuie respins.

***Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 9 alineatul (4) din Directiva 91/440 și a articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 coroborat cu punctul 5 din anexa la acest regulament, în măsura în care fondurile publice plătite pentru activități legate de furnizarea de servicii de transport de călători ca servicii publice nu figurează separat în contabilitatea DB Regio***

*– Argumentele părților*

- 111 Prin intermediul celui de al patrulea motiv, Comisia reproșează Republicii Federale Germania că fondurile publice plătite DB Regio pentru activitățile legate de furnizarea de servicii de transport de călători ca servicii publice nu figurează separat, contract cu contract, în contabilitatea acestei societăți, contrar prevederilor articolului 9 alineatul (4) din Directiva 91/440 și articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 coroborate cu punctul 5 ultima liniuță din anexa la acest regulament.
- 112 Potrivit Comisiei, compensațiile pentru obligația de serviciu public și veniturile generate din vânzările de bilete sunt indicate numai sub forma unor sume globale sau cumulate pentru toate serviciile furnizate și, prin urmare, este imposibil să se verifice dacă, în fiecare caz, compensațiile acordate sunt excesive în scopul de a detecta eventuale subvenții încrucișate.
- 113 În ceea ce privește articolul 9 alineatul (4) din Directiva 91/440, Republica Federală Germania susține că, în calitatea sa de operator de servicii de transport regional, DB Regio nu se încadrează în domeniul de aplicare al acestei dispoziții, în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din această directivă. Această concluzie ar decurge din articolul 3 din Directiva 91/440, care definește „servicii[le] regionale” ca fiind „servicii de transport care funcționează pentru a satisface nevoile de transport ale unei regiuni”.
- 114 În ceea ce privește încălcarea articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007, Republica Federală Germania interpretează punctul 5 din anexa la acest regulament în sensul că acesta impune prezentarea separată a contractelor în contabilitate numai în cazul în care un operator desfășoară în același timp activități compensate în cadrul regimului de obligații de serviciu public și alte activități. Situația s-ar prezenta diferit în cazul DB Regio, care furnizează exclusiv servicii de transport ca servicii publice.
- 115 În această privință, Comisia recunoaște că punctul 5 din anexa amintită nu menționează explicit o separare a conturilor pe contracte individualizate. Ea consideră însă că această obligație rezultă din ansamblul reglementării în cauză, precum și din obiectivul urmărit de aceasta și, mai exact, din dispozițiile punctului 2 coroborate cu cele ale punctului 5 din anexa la Regulamentul nr. 1370/2007.

- 116 În memoriul său în duplică, Republica Federală Germania precizează, în ceea ce privește pretinsa încălcare a articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007, că obiectivul punctului 5 din anexa menționată este evitarea unor subvenții încrucișate nu între diferitele contracte de servicii publice, ci între contractele pentru care se plătește o compensație și cele pentru care nu se face o astfel de plată.
- 117 În susținerea Republicii Federale Germania, guvernul italian apreciază că niciuna dintre dispozițiile în cauză nu impune publicarea separată a fiecărui contract privind furnizarea de servicii de transport ca servicii publice.
- *Aprecierea Curții*
- 118 Potrivit articolului 9 alineatul (4) din Directiva 91/440, fondurile plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de călători ca servicii publice trebuie prezentate separat în contabilitatea aferentă, în conturile de profituri și pierderi, precum și în bilanțuri și nu pot fi transferate activităților legate de furnizarea altor servicii de transport sau altor activități.
- 119 Pentru a spori transparența și a evita subvențiile încrucișate, în cazul în care un operator de servicii publice nu exploatează doar servicii compensate care fac obiectul unor obligații de serviciu public de transport, ci și alte activități, articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 coroborat cu punctul 5 prima și ultima liniuță din anexa la acest regulament impune unui astfel de operator anumite cerințe contabile minime. Acesta trebuie în special să se asigure că conturile curente corespunzătoare fiecăreia dintre activitățile sale sunt separate, iar costurile aferente serviciilor publice sunt echilibrate pe baza veniturilor din exploatare și a plăților din partea autorităților publice, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a operatorului de serviciu public.
- 120 Pe baza acestor două dispoziții, Comisia reproșează Republicii Federale Germania că nu și-a îndeplinit obligațiile în măsura în care în contabilitatea DB Regio sunt prezentate doar în mod global fondurile plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de călători ca servicii publice, iar nu, astfel cum ar impune dispozițiile menționate, contract cu contract, împiedicând astfel detectarea unor eventuale subvenții încrucișate.
- 121 Republica Federală Germania contestă temeinicia celui de al patrulea motiv pentru că, pe de o parte, Directiva 91/440 nu este aplicabilă DB Regio și, pe de altă parte, pentru că acest motiv rezultă dintr-o interpretare eronată a dispozițiilor în cauză.
- 122 Așadar, este necesar, într-o primă etapă, să se evalueze dacă Directiva 91/440 este efectiv aplicabilă DB Regio, având în vedere articolul 2 alineatul (2) din această directivă, care exclude din domeniul său de aplicare întreprinderile feroviare a căror activitate este limitată la furnizarea de servicii urbane, suburbane sau regionale.
- 123 În această privință și astfel cum a arătat avocatul general la punctul 138 din concluzii, Comisia invocă, în înscrisurile sale, raportul anual 2013 publicat de DB Regio, din care reiese clar că această societate concentrează nu numai toate activitățile legate de traficul regional ale grupului DB, ci și pe cele legate de traficul dintre Germania și țările vecine.
- 124 Reiese, așadar, în mod clar din acest document, publicat de DB Regio însăși, și în particular din menționarea părții internaționale a activității sale, că această societate nu își limitează activitatea la transporturile urbane, suburbane sau regionale menționate la articolul 2 alineatul (2) din Directiva 91/440.

- 125 În consecință, această dispoziție nu poate fi invocată de Republica Federală Germania pentru a înlătura aplicabilitatea Directivei 91/440 la situația contabilă a DB Regio.
- 126 Într-o a doua etapă, este necesar să se evalueze dacă Comisia poate reproșa în mod valabil acestui stat membru, fie în temeiul articolului 9 alineatul (4) din Directiva 91/440, fie în temeiul articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 coroborat cu punctul 5 din anexa la acest regulament, că, în contabilitatea sa, DB Regio nu prezintă în mod individualizat, contract cu contract, fondurile publice alocate activităților legate de furnizarea de servicii de transport de călători ca servicii publice.
- 127 În această privință, este necesar să se constate că nu reiese din litera niciuneia dintre aceste două dispoziții că operatorii de servicii de transport feroviar de călători care desfășoară în același timp activități compensate care fac obiectul unor obligații de serviciu public și alte activități ar fi obligați să identifice în conturile lor anuale în mod individualizat, contract cu contract, fondurile publice permise pentru activitatea lor de serviciu public.
- 128 Dimpotrivă, aceste două dispoziții impun unor astfel de operatori doar o obligație de separare contabilă a diferitor blocuri de activități ale acestora.
- 129 Astfel, articolul 9 alineatul (4) din Directiva 91/440 impune, în materie de contabilizare a fondurilor plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de călători ca servicii publice, separarea, pe de o parte, a activităților de transport de călători ale acestora asigurate în temeiul obligațiilor de serviciu public menționate și, pe de altă parte, a celorlalte activități ale acestora, inclusiv celelalte servicii de transport. Articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 coroborat cu punctul 5 din anexa la acest regulament impune, la rândul său, o separare contabilă între activitățile de transport public care fac obiectul unor compensații pentru obligații de serviciu public și cele care nu fac obiectul unor astfel de compensații.
- 130 Aceeași cerință de separare contabilă a blocurilor de activități guvernează articolul 6 din Directiva 91/440, în ceea ce privește contabilizarea activităților de furnizare de servicii de transport feroviar și de administrare a infrastructurii feroviare.
- 131 În consecință, astfel cum a arătat avocatul general la punctele 146 și 153 din concluzii, interpretarea susținută de Comisie potrivit căreia întreprinderile ar avea obligația să identifice în conturile lor anuale în mod individualizat, contract cu contract, fondurile publice permise pentru activitățile lor de serviciu public nu poate fi dedusă nici din articolul 9 alineatul (4) din Directiva 91/440, nici din articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 coroborat cu punctul 5 din anexa la acest regulament.
- 132 În această privință, faptul că punctul 5 ultima liniuță din anexa la Regulamentul nr. 1370/2007 prevede că contabilitatea operatorilor de servicii publice nu trebuie să permită transferul veniturilor de la un serviciu public către un alt sector de activitate a acestor operatori, precum și faptul că o obligație precum cea avută în vedere de Comisie ar fi de natură să asigure o mai mare transparență a activității întreprinderilor vizate permițând astfel detectarea eventualelor subvenționări încrucișate nu poate modifica această concluzie.
- 133 În acest sens, nici invocarea efectului util al articolului 9 alineatul (4) din Directiva 91/440, nici conținutul foarte general și lipsit de modalități practice de punere în aplicare al punctului 5 ultima liniuță din anexa la Regulamentul nr. 1370/2007 nu sunt de natură, în sine, să creeze în sarcina statelor membre o obligație concretă precum cea amintită de Comisie.
- 134 Astfel, nu se poate reproșa Republicii Federale Germania că a permis ca în contabilitatea DB Regio să apară numai în mod global fondurile plătite pentru activitățile legate de furnizarea serviciilor de transport de călători ca servicii publice.

- 135 În consecință, al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 9 alineatul (4) din Directiva 91/440, precum și a articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 coroborat cu punctul 5 din anexa la acest regulament, trebuie respins ca nefondat.
- 136 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se constate că, întrucât nu a luat toate măsurile necesare pentru ca modalitățile de întocmire a contabilității să permită monitorizarea interdicției privind transferul fondurilor publice alocate exploatarea infrastructurii feroviare către serviciile de transport, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 137 Potrivit articolului 138 alineatul (3) din Regulamentul de procedură al Curții, aceasta poate să repartizeze cheltuielile de judecată sau poate decide ca fiecare parte să suporte propriile cheltuieli de judecată, în cazul în care părțile cad în pretenții cu privire la unul sau la mai multe capete de cerere. Având în vedere că acțiunea formulată de Comisie este admisă numai în parte, se impune să se decidă ca fiecare parte să suporte propriile cheltuieli de judecată.
- 138 Potrivit articolului 140 alineatul (1) din regulamentul menționat, statele membre care au intervenit în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată. În conformitate cu aceste dispoziții, Republica Italiană și Republica Letonia suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară și hotărăște:

- 1) **Întrucât nu a luat toate măsurile necesare pentru ca modalitățile de întocmire a contabilității să permită monitorizarea interdicției privind transferul fondurilor publice alocate exploatarea infrastructurii feroviare către serviciile de transport, Republica Federală Germania nu și-a îndeplinit obligațiile care îi revin în temeiul articolului 6 alineatul (1) din Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001.**
- 2) **Respinge în rest acțiunea.**
- 3) **Comisia Europeană, Republica Federală Germania, Republica Italiană și Republica Letonia suportă propriile cheltuieli de judecată.**

Semnături