



## Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 28. júna 2017\*

„Nesplnenie povinnosti členským štátom — Rozvoj železníc Spoločenstva — Smernica 91/440/EHS — Článok 6 ods. 1 — Skupina Deutsche Bahn — Dohody o prevode ziskov — Zákaz previesť verejné prostriedky pridelené pre oblasť prevádzky železničnej infraštruktúry do oblasti poskytovania služieb železničnej dopravy — Účtovné povinnosti — Smernica 91/440/EHS — Článok 9 ods. 4 — Nariadenie (ES) č. 1370/2007 — Článok 6 ods. 1 — Bod 5 prílohy — Účtovné povinnosti — Vykazovanie verejných prostriedkov pridelených na poskytovanie služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme na základe jednotlivých zmlúv“

Vo veci C-482/14,

ktorej predmetom je žaloba o nesplnenie povinnosti podľa článku 258 ZFEÚ, podaná 30. októbra 2014,

**Európska komisia**, v zastúpení: W. Mölls, T. Maxian Rusche a J. Hottiaux, splnomocnení zástupcovia,

žalobkyňa,

proti

**Spolkovej republike Nemecko**, v zastúpení: T. Henze a J. Möller, splnomocnení zástupcovia, za právnej pomoci R. Van der Hout, advocaat,

žalovanej,

ktorú v konaní podporujú:

**Talianska republika**, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci S. Fiorentino, avvocato dello Stato,

**Lotyšská republika**, v zastúpení: I. Kucina, J. Treijs-Gigulis a I. Kalniņš, splnomocnení zástupcovia,

vedľajší účastníci konania,

SÚDNY DVOR (tretia komora)

v zložení: predseda tretej komory L. Bay Larsen, sudcovia M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan a D. Šváby (spravodajca),

generálny advokát: M. Campos Sánchez-Bordona,

tajomník: K. Malacek, referent,

\* Jazyk konania: nemčina.

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 3. marca 2016,  
po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 26. mája 2016,  
vyhlásil tento

### **Rozsudok**

- 1 Európska komisia svojou žalobou žiada Súdny dvor, aby určil, že Spolková republika Nemecko, si tým, že:
  - dovoľuje prevod verejných prostriedkov pridelených pre oblasť prevádzky železničnej infraštruktúry do oblasti poskytovania služieb dopravy, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 6 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 2012, s. 32) [bývalý článok 6 ods. 1 smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva (Ú. v. ES L 237, 1991, s. 25; Mim. vyd. 07/001, s. 341), zmenenej a doplnenej smernicou 2001/12/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001 (Ú. v. ES L 75, 2001, s. 1; Mim. vyd. 07/005, s. 376)],
  - neprijala všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečila prostredníctvom vedenia účtovníctva dodržiavanie zákazu prevodu verejných prostriedkov pridelených pre oblasť prevádzky železničnej infraštruktúry do oblasti poskytovania dopravných služieb, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 6 ods. 4 smernice 2012/34 (bývalý článok 6 ods. 1 smernice 91/440),
  - neprijala všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie, aby sa poplatky za používanie infraštruktúry používali len na financovanie činnosti manažéra infraštruktúry, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 31 ods. 1 smernice 2012/34 [bývalý článok 7 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, 2001, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404)],
  - neprijala všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie, aby sa verejné prostriedky pridelené na poskytovanie služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme vykazovali v príslušných účtoch oddelene, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 6 ods. 3 smernice 2012/34 (bývalý článok 9 ods. 4 smernice 91/440) v spojení s ustanoveniami článku 6 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 2007, s. 1) a s bodom 5 prílohy nariadenia č. 1370/2007.

### **Právny rámec**

#### *Právo Únie*

#### *Smernica 91/440*

- 2 Štvrté odôvodnenie smernice 91/440 stanovuje:

„keďže budúci rozvoj a efektívna činnosť železničného systému môže byť uľahčená, ak sa budú brať do úvahy rozdielne podmienky dopravných služieb a infraštruktúry; keďže na to je nevyhnutné, aby boli tieto dve činnosti oddelene riadené a mali oddelené účty“.

3 Článok 2 ods. 2 tejto smernice stanovuje:

„Členské štáty nemusia uplatňovať túto smernicu na železničné podniky, ktorých činnosť je obmedzená výlučne na mestskú dopravu, predmestskú dopravu alebo regionálnu dopravu.“

4 Článok 3 uvedenej smernice definuje „regionálnu dopravu“ ako „dopravné služby realizované s cieľom splnenia dopravných potrieb regiónu“.

5 Podľa článku 4 tej istej smernice, ktorý sa nachádza v oddiele II, nazvanom „Nezávislosť riadenia“:

„1. Členské štáty prijímajú opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby železničné podniky mali pokiaľ ide o vedenie, správu a vnútornú správu správnych, hospodárskych a účtovných záležitostí štátov nezávislosti, v súlade s ktorým disponujú najmä s majetkom, rozpočtom a účtovníctvom oddelenými od štátu.

2. Pri rešpektovaní rámcových a špecifických pravidiel pre stanovenie poplatkov a pre pridelovanie infraštruktúry stanovených členskými štátmi, zodpovedá manažér infraštruktúry za vlastné vedenie, správu a vnútornú kontrolu.“

6 V uvedenom oddiele článok 5 smernice 91/440 uvádza:

„1. Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia, aby železničné podniky prispôsobili svoju činnosť trhu a svoje obchody, za ktoré budú zodpovedné ich riadiace orgány, mohli viesť tak, aby efektívne a primerané služby v požadovanej kvalite ponúkali za čo najnižšie možné náklady.

Železničné podniky sú spravované podľa zásad platných pre obchodné spoločnosti; to platí aj pre štátom nariadené záväzky verejnoprospešnej služby, ktoré pre podnik platia, ako aj pre zmluvy o preprave na základe záväzkov verejnoprospešnej služby, ktoré podnik uzavrie s príslušnými orgánmi členských štátov.

2. Železničné podniky stanovujú plán svojej obchodnej činnosti vrátane investičných a finančných plánov. Takéto plány musia byť zostavené tak, aby sa dosiahla finančná stabilita podnikov a ďalšie ciele technického, obchodného a finančného riadenia podniku; podniky uvedú aj prostriedky na dosiahnutie týchto cieľov.

...“

7 Článok 6 ods. 1 smernice 91/440 v pôvodnom znení znel:

„Členské štáty vykonávajú potrebné opatrenia, aby sa v účtovníctve oddelilo poskytovanie dopravných služieb od správy železničnej infraštruktúry. Prevod podpory z jednej oblasti do druhej nie je dovolený.

Tento zákaz sa musí prejavovať aj v účtovníctve oboch oblastí.“

8 Článok 6 ods. 1 smernice 91/440 stanovuje:

„Členské štáty prijímajú opatrenia potrebné na zabezpečenie vedenia a zverejňovania oddelených účtov [výkazov – *neoficiálny preklad*] zisku a strát ako aj súvah oddelene za poskytovanie dopravných služieb železničnými podnikmi na jednej strane, a na strane druhej za činnosti pri prevádzke železničnej infraštruktúry. Prevod verejných prostriedkov z jedného úseku do druhého nie je povolený.

Účty týchto dvoch oblastí aktivít sa vedú tak, aby rešpektovali tento zákaz.“

- 9 Článok 9 ods. 4 tejto smernice, ktorý do nej doplnila smernica 2001/12, znie:

„V prípade železničných podnikov sú výkazy ziskov a strát a súvaha alebo ročný výkaz aktív a pasív vedené a zverejňované za časť podnikania týkajúcu sa poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy. Finančné prostriedky týkajúce sa zabezpečovania služieb osobnej dopravy poskytovaných ako verejné služby [služby vo verejnom záujme – *neoficiálny preklad*], sa vykazujú samostatne v príslušných účtoch a nesmú sa prevádzať na činnosti súvisiace s poskytovaním iných dopravných služieb, alebo akéhokoľvek iného podnikania.“

- 10 Lehota na prebratie smernice 91/440 bola jej článkom 15 stanovená na 1. januára 1993.

- 11 Podľa článku 65 smernice 2012/34 bola smernica 91/440 s účinnosťou od 15. decembra 2012 zrušená. Na základe korigenda uverejneného 12. marca 2015 (Ú. v. EÚ L 67, 2015, s. 32, ďalej len „korigendum z 12. marca 2015“) bol dátum nadobudnutia účinnosti zrušenia tejto smernice stanovený na 17. júna 2015.

### ***Smernica 2001/12***

- 12 Odôvodnenie 9 smernice 2001/12 uvádza:

„V záujme podpory efektívnej prevádzky osobnej a nákladnej dopravy a v záujme zabezpečenia transparentnosti ich financií vrátane všetkých finančných kompenzácií alebo pomoci štátu, je potrebné oddeliť účty osobnej a nákladnej dopravy.“

### ***Smernica 2001/14***

- 13 Článok 6 ods. 1 smernice 2001/14 stanovuje:

„Členské štáty stanovujú podmienky, vrátane prípadných záloh, ktoré zabezpečia, že príjmy manažéra infraštruktúry pozostávajúce z poplatkov, zisku z iných obchodných činností a financovania štátom budú za bežných obchodných podmienok a v priebehu primeraného obdobia aspoň v rovnováhe s výdavkami na infraštruktúru.

Bez toho, aby bol dotknutý prípadný dlhodobý cieľ, aby náklady na infraštruktúru všetkých druhov dopravy na základe spravodlivej a nediskriminačnej hospodárskej súťaže medzi rôznymi druhmi dopravy niesli užívatelia, pokiaľ je železničná doprava schopná súťažiť s inými druhmi dopravy, môže členský štát podľa princípov spoplatňovania uvedených v článkoch 7 a 8 od manažéra infraštruktúry vyžadovať, aby zabezpečil rovnováhu medzi príjmami a výdavkami bez štátneho príspevku.“

- 14 Článok 7 ods. 1 a 3 tejto smernice spresňuje:

„1. Poplatky za používanie železničnej infraštruktúry sa platia manažérovi infraštruktúry a používajú sa na financovanie jeho podnikateľskej činnosti.

...

3. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 4 alebo 5 alebo článok 8, poplatky za minimálny prístupový balík a za traťový prístup k servisným zariadeniam sa stanovujú na základe nákladov, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku vlaku.“

15 Článok 8 ods. 1 smernice 2001/14 stanovuje:

„Aby sa dosiahla plná návratnosť nákladov vynaložených manažérom infraštruktúry, môže členský štát, ak to trh unesie a na základe efektívnych, transparentných a nediskriminačných princípov, zvýšiť poplatky, pričom sa musí udržať optimálna konkurencieschopnosť najmä v medzinárodnej nákladnej železničnej doprave. Systém spoplatňovania zohľadní zvýšenie produktivity, ktorú dosiahli železničné podniky.

Úroveň poplatkov však nesmie vylučovať používanie infraštruktúry trhovými segmentmi, ktoré môžu zaplatiť aspoň náklady, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku železničnej dopravy navýšené o mieru výnosnosti, ktorú môže trh uniesť.“

16 Lehota na prebratie smernice 2001/14 bola jej článkom 38 stanovená na 15. marca 2003.

17 Podľa článku 65 smernice 2012/34 bola smernica 2001/14 s účinnosťou od 15. decembra 2012 zrušená. Korigendom z 12. marca 2015 bol dátum nadobudnutia účinnosti zrušenia tejto smernice stanovený na 17. júna 2015.

### *Nariadenie č. 1370/2007*

18 Článok 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 znie:

„Každá úhrada súvisiaca so všeobecným pravidlom alebo zmluvou o službách vo verejnom záujme je v súlade s ustanoveniami článku 4 bez ohľadu na spôsob zadania zmluvy. Každá úhrada akejkoľvek povahy súvisiaca so zmluvou o službách vo verejnom záujme zadanou priamo v súlade s článkom 5 ods. 2, 4, 5 alebo 6 alebo súvisiaca so všeobecným pravidlom je okrem toho v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe.“

19 Body 2 a 5 prílohy tohto nariadenia, nazvanej „Pravidlá uplatniteľné na úhradu v prípadoch uvedených v článku 6 ods. 1“, stanovujú:

„2. Úhrada nemôže prekročiť sumu zodpovedajúcu čistému finančnému vplyvu, ktorý zodpovedá súčtu vplyvov, pozitívnych alebo negatívnych, z dodržiavania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na náklady alebo výnosy poskytovateľa služieb vo verejnom záujme. Vplyvy sa vyhodnotia porovnaním situácie, keď sú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme splnené, so situáciou, ktorá by nastala, ak by záväzky neboli splnené. S cieľom vypočítať čistý finančný vplyv postupuje príslušný orgán takto:

Náklady vynaložené v súvislosti so záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme alebo s balíkom záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ktoré uložil príslušný orgán/orgány a sú uvedené v zmluve o službe vo verejnom záujme a/alebo vo všeobecnom pravidle,

mínus akékoľvek pozitívne finančné výsledky vytvorené sieťou v rámci príslušného(-ých) záväzku(-ov) vyplývajúceho(-ich) zo služieb vo verejnom záujme,

mínus príjmy z prepravy alebo akékoľvek iné výnosy vytvorené pri plnení príslušného(-ých) záväzku(-ov) vyplývajúceho(-ich) zo služieb vo verejnom záujme,

plus primeraný zisk

rovná sa čistý finančný vplyv.

...

5. Ak poskytovateľ služieb vo verejnom záujme neposkytuje len služby, za ktoré sa poskytuje úhrada a ktorými plní záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ale vykonáva aj iné činnosti, účtovníctvo uvedených služieb vo verejnom záujme musí byť pre zvýšenie transparentnosti a zamedzenie krížovým dotáciám oddelené a spĺňať aspoň tieto podmienky:

- účty jednotlivých prevádzkových činností musia byť oddelené a príslušný podiel na aktívach a fixných nákladoch sa musí vykazovať podľa platných účtovných a daňových pravidiel,
- všetky variabilné náklady, primeraný podiel fixných nákladov a primeraný zisk spojený s akoukoľvek inou činnosťou poskytovateľa služieb vo verejnom záujme sa za žiadnych okolností nesmú účtovať ako príslušná služba vo verejnom záujme,
- náklady na službu vo verejnom záujme musia byť vyvážené výnosmi z jej poskytovania a platbami od orgánov verejnej moci bez možnosti presunu výnosov do inej oblasti činnosti poskytovateľa služieb vo verejnom záujme.“

### **Smernica 2012/34**

20 Odôvodnenie 1 smernice 2012/34 uvádza:

„Smernica [91/440], smernica Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom [Ú. v. ES L 143, 1995, s. 70; Mim. vyd. 07/002, s. 258] a smernica [2001/14] boli podstatným spôsobom zmenené a doplnené. Keďže sú potrebné ďalšie zmeny a doplnenia, je z dôvodu prehľadnosti vhodné tieto smernice prepracovať a spojiť do jedného aktu.“

21 Článok 6 ods. 1 a 4 smernice 2012/34 nahradil článok 6 ods. 1 smernice 91/440, zatiaľ čo článok 6 ods. 3 tejto prvej uvedenej smernice nahradil článok 9 ods. 4 tejto poslednej uvedenej smernice.

22 Článok 64 ods. 1 prvý pododsek uvedenej smernice stanovuje, že „členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou, aj pokiaľ ide o ich dodržiavanie podnikmi, prevádzkovateľmi, orgánmi a inými dotknutými subjektmi, a to najneskôr do 16. jún 2015. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení“.

23 Podľa článku 65 tej istej smernice „[sa] smernice [91/440]... a [2001/14] zmenené a doplnené smernicami uvedenými v prílohe IX časti A... zrušujú s účinnosťou od 15. decembra 2012 bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc uvedených v prílohe IX časti B do vnútroštátneho práva“. Korigendom z 12. marca 2015 bol dátum nadobudnutia účinnosti zrušenia tejto smernice stanovený na 17. júna 2015.

### **Nemecké právo**

24 § 9 Allgemeines Eisenbahngesetz (všeobecný zákon o železničniciach) z 27. decembra 1993 (BGBl. 1993 I, s. 2378, 2396; 1994 I, s. 2439) (ďalej len „AEG“) stanovuje:

„1. Verejnoprávne železničné spoločnosti

(1) ktoré sú jednak podnikmi železničnej dopravy a jednak podnikmi železničnej infraštruktúry;

(2) a) ktoré sú výlučne podnikmi železničnej dopravy a sú prepojené prostredníctvom materskej spoločnosti na podnik železničnej infraštruktúry, ktorý je verejnoprávnu železničnou spoločnosťou, alebo

b) ktoré sú výlučne podnikmi železničnej infraštruktúry a sú prepojené prostredníctvom materskej spoločnosti na podnik železničnej dopravy, ktorý je verejnoprávnou železničnou spoločnosťou, alebo

(3) ktoré sú ako podnik železničnej dopravy alebo železničnej infraštruktúry materskou spoločnosťou alebo dcérskou spoločnosťou iného podniku železničnej dopravy alebo železničnej infraštruktúry, ktorý je verejnoprávnou železničnou spoločnosťou,

majú povinnosť, aj keď nie sú prevádzkované vo forme kapitálových spoločností, vyhotoviť, zabezpečiť kontrolu a uverejniť ročné účtovné závierky a výročnú správu v súlade s ustanoveniami uplatniteľnými na veľké kapitálové spoločnosti uvedené v druhom oddiele tretej knihy Obchodného zákonníka. ...

1a. Verejnoprávne železničné spoločnosti v zmysle odseku 1 prvej vety bodu 1 musia vo svojom účtovníctve oddeliť obidve odvetvia; to zahŕňa vedenie oddelených účtov pre odvetvie ‚poskytovanie dopravných služieb‘ a pre odvetvie ‚prevádzka železničnej infraštruktúry‘. Pre každé odvetvie v zmysle vety 1 ako aj pre odvetvie mimo nich musia uviesť v prílohe ich ročných účtovných závierok dodatočnú súvahu a výkaz zisku a strát, vedené v súlade so zásadami obchodného práva. ...

1b. Verejné prostriedky pridelené jednému z dvoch odvetví činností uvedených v odseku 1a prvej vete nemožno previesť do druhého. Účty týchto dvoch odvetví činností sa vedú tak, aby rešpektovali tento zákaz. Uplatňuje sa to tiež na podniky v zmysle odseku 1 prvej vety bodov 2 a 3.

...

1d. Na verejnoprávne podniky železničnej dopravy, ktoré poskytujú železničné služby v oblasti osobnej aj nákladnej dopravy sa uplatňuje odsek 1a *mutatis mutandis*, pričom treba viesť oddelené účtovníctvo a v prílohe ročných účtovných závierok uviesť súvahu a výkaz ziskov a strát oddelene iba pre oblasť železničnej nákladnej dopravy s tým, že táto súvaha môže byť nahradená aj stavom majetku. Verejné prostriedky pridelené pre činnosti týkajúce sa poskytovania služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme sa vykazujú samostatne v príslušných účtoch a nesmú sa prevádzkať na činnosti súvisiace s poskytovaním iných dopravných služieb, alebo akýmkoľvek iným podnikaním.

...“

25 Článok 14 ods. 4 AEG znie:

„Prevádzkovatelia železníc musia stanoviť svoje poplatky v súlade s nariadením prijatým na základe § 26 ods. 1 bodov 6 a 7 tak, aby celkovo nahradili náklady, ktoré vynakladajú na poskytovanie povinných plnení v zmysle odseku 1 prvej vety spolu s výnosom, ktorý možno dosiahnuť na trhu. Pritom môžu vyberať prirážky k nákladom, ktoré sú priamo spôsobené prevádzkovaním vlakov, pričom možno rozlišovať tak podľa dopravných služieb v diaľkovej osobnej železničnej doprave, miestnej osobnej železničnej doprave a nákladnej železničnej doprave, ako aj podľa trhových segmentov v rámci týchto dopravných služieb, pričom je potrebné zaručiť konkurencieschopnosť, a to najmä v medzinárodnej nákladnej železničnej doprave. Výška poplatkov však v prípade druhej vety nemôže pre jeden trhový segment prekročiť náklady, ktoré priamo pripadajú na prevádzkovanie vlakov, spolu s výnosom, ktorý možno dosiahnuť na trhu.“

26 Dotácie na modernizačné investície do existujúcej siete upravuje Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (Dohoda o poskytovaní služieb a o financovaní) z 9. januára 2009, zmenená a doplnená 4. novembra 2010 a 6. septembra 2013, uzavretá medzi Spolkovou republikou Nemecko, podnikmi železničnej infraštruktúry Deutsche Bahn AG a touto poslednou uvedenou spoločnosťou. Túto dohodu nahradila s účinnosťou od 1. januára 2015 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II

(dohoda o poskytovaní služieb a o financovaní II, ďalej len „LuFV II“), ktorá najmä zaviedla uzatvorený okruh financovania pre zisky plynúce z infraštruktúry, ktoré sú v celom rozsahu odvádzané spolkovému štátu a až následne sú ako také preinvestované do infraštruktúry.

### **Skutkové okolnosti**

- 27 Skupina Deutsche Bahn (ďalej len „skupina DB“) vykonáva svoje aktivity v odvetví vnútroštátnej a medzinárodnej nákladnej dopravy a prepravy pasažierov, logistiky a v odvetví poskytovania doplnkových služieb železničnej prepravy, pričom ju spravuje holding Deutsche Bahn AG (ďalej len „DB AG“).
- 28 V súlade s § 9a AEG riadenie položiek železničnej infraštruktúry uvedených v článku 3 bode 3 smernice 2012/34, ako aj v jej prílohe I vykonáva DB Netz AG. DB Station & Service AG a DB Energy GmbH spravujú ďalšie položky infraštruktúry v zmysle tejto smernice.
- 29 Správu dopravných činností skupiny zabezpečujú osobitné dcérske spoločnosti DB Mobility Logistics AG, ktorá samotná je 100% dcérskou spoločnosťou DB AG, medzi ktoré patrí aj DB Regio AG.
- 30 DB AG uzavrela so svojimi dcérskými spoločnosťami dohody o kontrole a prevode ziskov (ďalej len „dohody o prevode ziskov“). Tieto dohody upravujú prevod celého zisku dcérske spoločnosti na DB AG bez obmedzení, čo sa týka použitia týchto ziskov uvedenou spoločnosťou. Súčasne jej ukladajú povinnosť pokrývať straty svojich dcérske spoločnosti.

### **Konanie pred podaním žaloby**

- 31 Výzvou z 22. novembra 2012 Komisia upozornila Spolkovú republiku Nemecko na možné porušenie smerníc 91/440 a 2001/14, ako aj na nariadenie č. 1370/2007 spočívajúce v tom, že účtovníctvo DB AG nerešpektovalo zákaz previesť do iných oblastí, a to najmä do osobnej železničnej dopravy, najskôr verejné prostriedky určené na železničné infraštruktúry, ďalej kompenzácie pre osobnú regionálnu dopravu poskytovanú vo verejnom záujme a nakoniec poplatky za používanie železničnej siete.
- 32 Listom z 20. marca 2013 tento členský štát odpovedal na výzvu Komisie a odmietol jej tvrdenia.
- 33 Dňa 21. júna 2013 preto Komisia vydala odôvodnené stanovisko, v ktorom opätovne vyjadrila svoj názor uvedený v jej výzve a odkázala nielen na nariadenie č. 1370/2007, ale tiež na smernicu 2012/34, ktorá nadobudla účinnosť 15. decembra 2012 a ktorá nahradila smernice 91/440 a 2001/14 v relevantných bodoch. Spolkovú republiku Nemecko vyzvala, aby dosiahla súlad s uvedenými predpismi v lehote dvoch mesiacov odo dňa jeho oznámenia.
- 34 Listom z 21. augusta 2013 Spolková republika Nemecko odpovedala na uvedené stanovisko tak, že zopakovala a rozvinula tvrdenia, ktoré už uviedla predtým.
- 35 Keďže Komisia usúdila, že táto odpoveď nebola uspokojivá, rozhodla sa podať túto žalobu.



## O žalobe

### *O prípustnosti*

#### *O nejasnosti žaloby ako celku a každej z výhrad*

- 36 Spolková republika Nemecko tvrdí, že štyri výhrady vznesené Komisiou posudzované tak v celku, ako aj jednotlivo nie sú dostatočne presné, najmä pokiaľ ide o nepresnú a nejednotnú terminológiu, čo bráni tomuto členskému štátu pochopiť prax a opomenutia, ktoré sa mu vytýkajú, ako aj rozsah týchto výhrad. Komisia podľa nej nespresnila, či vytýkané nesplnenia povinností spočívajú v nedostatočnom prebratí práva Únie, nedostatočnom vykonaní zákona alebo nezákonnom správaní tohto štátu ako vlastníka DB AG.
- 37 Pri každej z týchto štyroch výhrad uvádza, že Komisia nespresnila, aké konkrétne správanie porušuje dotknuté ustanovenia a že tým, že poukázala iba na zmluvy uzavreté v rámci skupiny DB, neidentifikovala vnútroštátne pravidlo, ktorého obsah alebo uplatňovanie je v rozpore so znením alebo cieľom týchto ustanovení.
- 38 Komisia nesúhlasí s týmito tvrdeniami.
- 39 V tomto ohľade treba pripomenúť, že podľa článku 120 písm. c) Rokovacieho poriadku Súdneho dvora a jeho judikatúry týkajúcej sa tohto ustanovenia každý návrh na začatie konania v oblasti priamych žalôb musí označiť predmet sporu a musí obsahovať zhrnutie dôvodov uvádzaných na podporu žaloby, pričom toto označenie musí byť dostatočne jasné a presné, aby umožnilo žalovanému pripraviť si obranu a Súdnemu dvoru vykonať preskúmanie. Z toho vyplýva, že podstatné skutkové a právne okolnosti, na ktorých sa takáto žaloba zakladá, musia súdržným a pochopiteľným spôsobom vyplývať z textu samotnej žaloby (rozsudok z 2. júna 2016, Komisia/Holandsko, C-233/14, EU:C:2016:396, bod 32 a citovaná judikatúra).
- 40 Súdny dvor tiež rozhodol, že žaloba, ktorá je podaná na základe článku 258 ZFEÚ, musí uvádzať žalobné dôvody koherentným a presným spôsobom, aby členský štát a Súdny dvor mohli správne pochopiť rozsah vytýkaného porušenia práva Únie, čo je nevyhnutnou podmienkou na to, aby uvedený štát mohol vhodne uplatniť svoje dôvody obrany a aby Súdny dvor mohol preveriť existenciu uvádzaného nesplnenia si povinnosti (rozsudok z 2. júna 2016, Komisia/Holandsko, C-233/14, EU:C:2016:396, bod 33 a citovaná judikatúra).
- 41 V predmetnej veci a ako uviedol generálny advokát v bode 36 svojich návrhov, Komisia v návrhu na začatie konania presne uvádza jednak ustanovenia práva Únie, ktoré Spolková republika Nemecko údajne porušila, jednak skutkové okolnosti, ktoré sa jej vytýkajú, a to, pokiaľ ide o prvé tri výhrady, existenciu dohôd o prevode ziskov uzavretých medzi DB AG a jej rôznymi dcérskymi spoločnosťami umožňujúcich DB AG disponovať s prevedenými ziskami akokoľvek, bez obmedzení a nezávisle na ich pôvode, a, pokiaľ ide o štvrtú výhradu, nedostatok oddeleného údajá o verejných prostriedkoch pridelených na jej činnosti týkajúce sa poskytovania dopravných služieb vo verejnom záujme v účtovníctve DB Regio.
- 42 Rovnako je nutné konštatovať, že ani formulácia žaloby Komisie ako celku, ani formulácia každej zo vznesených výhrad tejto inštitúcie nevyvoláva pochybnosti, na ktoré poukázala Spolková republika Nemecko a ktoré sa týkajú otázky, či je spochybnené nedostatočné prebratie práva Únie alebo nedostatočné vykonanie zákona alebo nezákonné správanie štátu ako vlastníka DB AG.
- 43 Okrem skutočnosti, že Komisia výslovne uviedla už vo svojom odôvodnenom stanovisku, že Spolková republika Nemecko zrejme len formálne prebrala sporné ustanovenia, z podrobného opisu dohôd o prevode ziskov uzavretých medzi DB AG a jej rôznymi dcérskymi spoločnosťami a z opisu zloženia

a prevodu zisku DB Netz, DB Station & Service, ako aj DB Energie jasne vyplýva, že sú spochybnené iba vnútorné finančné vzťahy skupiny DB vyplývajúce z týchto dohôd, a nie určité nesprávne prebratie dotknutých ustanovení práva Únie.

- 44 Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti treba dospieť k záveru, že Spolková republika Nemecko mohla pochopiť rozsah porušenia práva Únie, ktoré sa jej vytýkali.

### ***O právnom základe žaloby***

#### *– Argumentácia účastníkov konania*

- 45 Spolková republika Nemecko sa domnieva, že predmetná žaloba je tiež neprípustná v rozsahu, v akom sa jej petit týka smernice 2012/34, ktorej lehota na prebratie je stanovená na 16. jún 2015, a to po dátume, ktorý sa má zohľadniť na účely posúdenia existencie jej údajného nesplnenia povinnosti. Podľa tohto členského štátu sú relevantné iba ustanovenia smerníc 91/440 a 2001/14.
- 46 Vo svojej replike podanej po tom, čo Rada uverejnila korigendum z 12. marca 2015 stanovujúce dátum zrušenia smerníc 91/440 a 2001/14 nie na 15. decembra 2012, ale na 17. júna 2015, Komisia žiada Súdny dvor, aby v prípade potreby založil konštatovania, ktoré navrhuje na základe smernice 2012/34 v bodoch 1 až 4 petitu tejto žaloby, na smerniciach 91/440 a 2001/14, uvedených subsidiárne v jej písomnostiach.

#### *– Posúdenie Súdnym dvorom*

- 47 Ku dňu vydania odôvodneného stanoviska, ako aj ku dňu podania tejto žaloby už smernica 91/440 a smernica 2001/14 v nadväznosti na ich zrušenie článkom 65 smernice 2012/34 s účinnosťou od 15. decembra 2012 neboli súčasťou právneho poriadku Únie.
- 48 Preto, ako uviedol generálny advokát v bode 42 svojich návrhov, Komisia mohla poukazovať iba na smernicu 2012/34 a iba táto smernica mohla byť základom pre žalobu o nesplnenie povinnosti, ktorú táto inštitúcia podala.
- 49 Okrem toho a ako vyplýva z bodu 1 tohto rozsudku, treba uviesť, že Komisia najmä v petite predmetnej žaloby dbala na to, aby spomenula pre každú z uvedených výhrad nielen dotknutý článok smernice 2012/34, ale tiež zodpovedajúce ustanovenie v smerniciach 91/440 a 2001/14, čím vylúčila akúkoľvek neistotu, pokiaľ ide o identifikáciu práva Únie, z hľadiska ktorého musí byť dôvodnosť tejto žaloby posúdená, alebo o rozsah vytýkaného nesplnenia (pozri analogicky rozsudok z 22. októbra 2014, Komisia/Holandsko, C-252/13, EU:C:2014:2312, bod 35 až 37).
- 50 Navyše podľa ustálenej judikatúry je Komisia oprávnená domáhať sa určenia nesplnenia si povinností vyplývajúcich z pôvodného znenia aktu Únie, následne zmeneného alebo zrušeného, ktoré boli zachované v ustanoveniach nového aktu Únie (rozsudok z 19. decembra 2013, Komisia/Poľsko, C-281/11, EU:C:2013:855, bod 37 a citovaná judikatúra). Ako pritom uvádza Komisia vo svojej replike, jej žaloba sa týka výlučne ustanovení smernice 2012/34, ktoré sa už nachádzajú v smerniciach 91/440 a 2001/14.
- 51 V dôsledku toho musí byť predmetná žaloba vyhlásená za prípustnú v celom rozsahu.

### *O veci samej*

- 52 Na úvod a vzhľadom na uverejnenie korigenda z 12. marca 2015, podľa ktorého je dátum zrušenia smerníc 91/440 a 2001/14 nanovo stanovený na 17. jún 2015, treba uviesť, že ku dňu, ktorý sa má vziať do úvahy na účely posúdenia dôvodnosti predmetnej žaloby (rozsudok z 8. apríla 2014, Komisia/Maďarsko, C-288/12, EU:C:2014:237, bod 29), a to 21. augustu 2013, koncu lehoty stanovenej v odôvodnenom stanovisku, boli smernice 91/440 a 2001/14 uplatniteľné *ratione temporis*.
- 53 Preto treba posúdiť dôvodnosť tejto žaloby, pokiaľ ide o jej prvú a druhú výhradu, na základe článku 6 ods. 1 smernice 91/440, pokiaľ ide o jej tretiu výhradu, článku 7 ods. 1 smernice 2001/14 a pokiaľ ide o jej štvrtú výhradu, článku 9 ods. 4 smernice 91/440 v spojení s ustanoveniami článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 a bodu 5 prílohy tohto nariadenia.
- 54 Okrem toho sa v bode 43 tohto rozsudku uviedlo, že Komisia Spolkovej republike Nemecko nevytýka, že sporné smernice prebrala nesprávne. Z tohto dôvodu nie je opodstatnené odpovedať na tvrdenia rozvinuté v tomto ohľade uvedeným členským štátom v rámci jeho spochybnenia prvej až tretej výhrady.

***O druhej výhrade založenej na porušení článku 6 ods. 1 smernice 91/440 v rozsahu, v akom vedenie účtovníctva dcérskych spoločností DB AG poverených prevádzkou železničnej infraštruktúry neumožňovalo dodržiavanie zákazu prevodu verejných prostriedkov pridelených pre železničnú infraštruktúru na služby železničnej dopravy***

#### *– Argumentácia účastníkov konania*

- 55 Svojou druhou výhradou, pri ktorej treba najskôr preskúmať jej dôvodnosť, Komisia vytýka Spolkovej republike Nemecko spôsob vedenia účtovníctva dcérskych spoločností skupiny DB ako manažérov železničných infraštruktúr, ktorý v rozpore s článkom 6 ods. 1 smernice 91/440 neumožňuje dodržiavanie zákazu prevodu verejných prostriedkov pridelených pre prevádzku železničnej infraštruktúry na služby železničnej dopravy.
- 56 Vzhľadom na to, že verejné prostriedky použité na nadobudnutie časti majetku manažérov infraštruktúr neboli uvedené ani v ich výkazoch ziskov a strát, ani v ich súvahe, to totiž podľa Komisie neumožňuje zistiť, aké časti ziskov týchto manažérov prevoditeľné na DB AG podľa sporných dohôd o prevode ziskov pochádzajú z verejných zdrojov, ani rozdeliť zisky medzi činnosti prevádzky železničnej infraštruktúry a ostatné činnosti týchto manažérov. Pritom platí, že DB AG, na ktorú môžu byť nerozlíšené zisky jej dcérskych spoločností manažérov železničných infraštruktúr prevedené, ich môže použiť podľa svojho uváženia.
- 57 V tomto ohľade Spolková republika Nemecko v podstate tvrdí, že Komisia nesprávne vykladá sporné ustanovenie, keďže nesprávne porovnáva „súvahe“ a „účtovníctvo“ a keďže požiadavka transparentnosti, ktorá je v tom obsiahnutá, nevyžaduje, aby sa verejné prostriedky uviedli v externom účtovníctve podniku, a to v súvahe, účtovných výsledkoch alebo v správe o činnosti. Vyžaduje iba účtovné oddelenie dopravných podnikov a podnikov infraštruktúry, ktorá požiadavka je v predmetnej veci splnená, vzhľadom na to, že DB Netz, DB Station & Service a DB Energie sú právne nezávislé a neposkytujú dopravné služby. Predmetom tohto ustanovenia totiž nie je kontrola používania prostriedkov v súlade s ich určením, ale výlučne zabezpečenie spravodlivého a nediskriminačného prístupu k infraštruktúre.

- 58 Podľa Spolkovej republiky Nemecko uvedené ustanovenie neobsahuje širšiu a špecifickejšiu požiadavku, ako je požiadavka vedenia účtovných kníh a účtovníctva umožňujúceho kontrolu dodržiavania zákazu prevodu. Táto obmedzená povinnosť je potvrdená vôľou Komisie v rámci štvrtého železničného balíka, ktorý predstavila, posilniť oddelenie finančných okruhov manažérov infraštruktúr a dopravných podnikov.
- 59 Okrem toho dopĺňa, že spoločnosti skupiny DB každý rok vedú a uverejňujú výkazy ziskov a strát a súvahy oddelene za činnosti týkajúce sa poskytovania dopravných služieb železničnými podnikmi na jednej strane a za činnosti pri prevádzke železničnej infraštruktúry na strane druhej.
- 60 Nakoniec Spolková republika Nemecko dopĺňa, že skutočnosť, že verejné prostriedky nie sú vedené v aktíve súvahy, neznamená, že neboli vykazované vo vnútornom účtovníctve.

– Posúdenie Súdnyim dvorom

- 61 Pokiaľ ide o článok 6 ods. 1 smernice 91/440 najmä vo svetle odôvodnenia 4 tejto smernice, treba uviesť, že jeho predmetom je, ako uvádza názov oddielu, v ktorom sa nachádza, zabezpečiť oddelenie medzi správou železničnej infraštruktúry a činnosťou železničnej dopravy tak, aby tieto činnosti mohli byť spravované oddelene, ale tiež, aby verejné prostriedky pridelené jednej z týchto dvoch činností nemohli byť prostredníctvom krížových dotácií prevedené z jednej do druhej.
- 62 Na tento účel článok 6 ods. 1 smernice 91/440 ukladá povinnosť vedenia oddelených výkazov ziskov a strát, ako aj oddelených súvah pre činnosti týkajúce sa poskytovania dopravných služieb železničnými podnikmi na jednej strane, a na strane druhej pre činnosti pri správe železničnej infraštruktúry. Pokiaľ ide konkrétnejšie o vyúčtovanie verejnej pomoci, spresňuje, že to musí umožniť rešpektovanie zákazu ich prevodu.
- 63 Tento článok ukladá tiež povinnosť uverejniť účtovníctva týkajúce sa oboch činností správy železničnej infraštruktúry a služieb železničnej dopravy.
- 64 Z toho vyplýva, že pokiaľ ide osobitne o verejnú pomoc, normotvorca Únie mal v úmysle uložiť podnikom poskytujúcim služby železničnej dopravy a spravujúcim železničnú infraštruktúru nielen výkaz tejto pomoci v účtovníctve, aby bolo možné ich sledovať z hľadiska účtovania, ale tiež uverejnenie týchto účtov najmä s cieľom zabezpečiť verejný prístup k informáciám týkajúcim sa uvedenej pomoci, ktorý musí umožniť objektívne overenie neexistencie krížových dotácií medzi činnosťami správy železničných infraštruktúr a železničnej dopravy.
- 65 Článok 6 ods. 1 smernice 91/440 sleduje nielen cieľ presného vyúčtovania umožňujúci najmä identifikovať verejnú pomoc prijatú železničnými podnikmi, ale tiež vonkajšej transparentnosti použitia tejto pomoci.
- 66 Ako generálny advokát uviedol v bodoch 65, 68 a 71 svojich návrhov, normotvorca Únie zamýšľal použitím pojmu „rešpektovali“ v tomto ustanovení uľahčiť dodržiavanie zákazu prevodu verejnej pomoci z jednej činnosti do druhej, ktoré by bolo ťažko uskutočniteľné bez účtovnej transparentnosti železničných podnikov, ktorá umožňuje odhaliť krížové dotácie, čo je stálym cieľom následných právnych úprav Únie týkajúcich sa železničnej dopravy, či už je to v rámci nariadenia Rady (EHS) č. 2830/77 z 12. decembra 1977 o opatreniach potrebných na dosiahnutie porovnateľnosti medzi účtovnými systémami a ročnými účtovnými závierkami železničných podnikov [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. EŠ L 334, 1977, s. 13), v smernici 91/440 alebo v smernici 2001/12.

- 67 V tomto ohľade treba uviesť, že pokiaľ ide o železničné podniky poskytujúce služby osobnej a nákladnej dopravy, článok 9 ods. 4 smernice 91/440 stanovuje účtovné povinnosti a povinnosti uverejnenia, ktoré sú analogické s tými, ktoré sú uvedené v článku 6 ods. 1 smernice 91/440, s výslovným odkazom, ako to vyplýva z odôvodnenia 9 smernice 2001/12, na požiadavku transparentnosti ich financií, vrátane akejkoľvek finančnej kompenzácie alebo pomoci priznanej štátom.
- 68 Preto na rozdiel od toho, čo tvrdí Spolková republika Nemecko, článok 6 ods. 1 smernice 91/440 nemožno vykladať tak, že obmedzuje povinnosti železničných podnikov iba na výkaz verejnej pomoci, ktorú prijímú, v ich účtovníctve, a to aj vtedy, ak takýto výkaz umožňuje z hľadiska vnútorného účtovníctva týchto spoločností rešpektovanie zákazu prevodu tejto pomoci.
- 69 V predmetnej veci a ako uznáva tento členský štát, verejná pomoc prijatá dcérskymi spoločnosťami DB AG, o ktorej Komisia netvrdí, že neboli skutočne vykázané v ich účtovníctve, nie sú uvedené v účtovníctve dcérskych spoločností DB AG. Toto opomenutie, ako tvrdí Komisia, znemožňuje určiť, v akej miere prevedené zisky od manažérov infraštruktúr na DB AG obsahujú takúto pomoc, ako aj splniť požiadavku účtovnej transparentnosti pripomenutej v bode 66 tohto rozsudku.
- 70 V dôsledku toho si Spolková republika Nemecko tým, že neprijala všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečila prostredníctvom vedenia účtovníctva dodržiavanie zákazu prevodu verejných prostriedkov pridelených na prevádzku železničnej infraštruktúry do oblasti poskytovania dopravných služieb, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 6 ods. 1 smernice 91/440.
- 71 Preto je potrebné druhú výhradu prijať.

***O prvej výhrade založenej na porušení článku 6 ods. 1 smernice 91/440 v rozsahu, v akom dohody o prevode ziskov umožňujú financovať železničné služby s prostriedkami vyhradenými pre železničnú infraštruktúru***

*– Argumentácia účastníkov konania*

- 72 Svojou prvou výhradou Komisia Spolkovej republike Nemecko vytýka, že prijala systém dohôd o prevode ziskov, ktorý umožňuje v rozpore s článkom 6 ods. 1 smernice 91/440 previesť na činnosti železničnej dopravy verejné prostriedky, ktoré boli pridelené na prevádzku železničnej infraštruktúry.
- 73 Podľa Komisie zisky uskutočnené dcérskymi spoločnosťami DB AG, ktoré sú aktívne na trhoch infraštruktúry a prevedené na túto spoločnosť na základe dohody o prevode ziskov, boli použité na činnosti týkajúce sa poskytovania dopravných služieb, a to bez ohľadu na pôvod ziskov, vo svojom dôsledku aj vtedy, keď pochádzali z verejných prostriedkov pridelených na účely správy infraštruktúr.
- 74 V tomto ohľade Komisia poukazuje na pokrytie strát spoločností skupiny DB ponúkajúcich dopravné služby, ako je DB Schenker Rail v priebehu rokov 2009 a 2010. Poukazuje tiež na financovanie nadobudnutí iných dopravných podnikov zo strany skupiny DB a zlepšenie jej celkovej solventnosti. V tejto súvislosti Komisia spresňuje, že DB Netz, DB Station & Service a DB Energie boli v priebehu obdobia rokov 2007 až 2011 prijímateľmi iba vďaka príjmom, ktoré vytvorili železničné infraštruktúry, a/alebo verejným prostriedkom a že v dôsledku toho obsahujú prevedené zisky časti pomoci v zmysle článku 6 ods. 1 smernice 91/440.
- 75 Spolková republika Nemecko na jednej strane tvrdí, že táto výhrada vyplýva z nesprávneho výkladu článku 6 ods. 1 smernice 91/440 a na druhej strane, že prostredníctvom § 9 ods. 1b AEG vykonala správne prebratie tohto ustanovenia.

- 76 Domnieva sa, že článok 6 ods. 1 smernice 91/440 nebráni ani tomu, aby dcérske spoločnosti vytvárali zisky, a ani tomu, aby ich neskôr previedli na ich materskú spoločnosť, keďže zakazuje iba prevod verejných prostriedkov pridelených železničnej infraštruktúre, a nie príjmov, ktoré podniky poverené správou železničnej infraštruktúry vytvoria z jej obchodnej prevádzky.
- 77 Vo svojej replike Komisia spochybňuje výklad článku 6 ods. 1 smernice 91/440, ktorý podáva Spolková republika Nemecko. Podľa jej názoru z návrhu smernice 2001/12 vyplýva, že cieľom uvedeného ustanovenia bolo zaručiť rovnosť zaobchádzania a zákaz diskriminácie pre všetky železničné podniky, pričom tento cieľ sa mohol dosiahnuť len s prihliadnutím na úplné financovanie infraštruktúry, so všetkými jej nákladmi na jednej strane a so všetkými príjmami, teda verejnými prostriedkami a poplatkami za používanie železníc, na druhej strane.
- 78 Komisia tiež popiera tvrdenie, podľa ktorého sa pojem „verejné prostriedky“ uvedený v článku 6 ods. 1 smernice 91/440 týka len verejných prostriedkov poskytnutých z verejného rozpočtu a na určitom právnom základe. Cieľom tohto ustanovenia je zabrániť krížovým dotáciám, a tak jeho doslovné znenie, ako aj prípravné dokumenty potvrdzujú, že ide o verejné prostriedky v zmysle právnej úpravy štátnej pomoci, v ktorej sa používa rovnaká terminológia.
- 79 Spolková republika Nemecko vo svojej duplike Komisii vytýka, že nepreukázala svoje tvrdenia a poukazuje na kontroly dotknutých prostriedkov, ktoré vykonali *ex ante* a *ex post* Bundesnetzagentur (Spolková agentúra pre reguláciu sieťových odvetví, Nemecko), ako aj Bundesrechnungshof (Spolkový dvor audítorov, Nemecko).
- 80 Talianska vláda tvrdí, že článok 6 ods. 1 smernice 91/440 sa obmedzuje na stanovenie účtovných pravidiel s cieľom vyhnúť sa riziku krížových dotácií. Tiež sa domnieva, že nič nebráni tomu, aby manažér siete spravoval zisky samostatne. V tejto súvislosti zdôrazňuje, že Súdny dvor uznal platnosť podnikových štruktúr v podobe holdingu a že prístup Komisie obmedzuje mieru nezávislosti správy železničných skupín v rozpore s článkami 4 a 5 smernice 91/440.

– Posúdenie Súdnym dvorom

- 81 Na základe článku 6 ods. 1 smernice 91/440 sú zakázané prevody verejnej pomoci pridelené činnosti správy železničnej infraštruktúry do činností poskytovania železničnej dopravy a opačne.
- 82 Nesplnenie tejto povinnosti teda na jednej strane predpokladá, že ide o prevod „verejnej pomoci“, a na druhej strane, že tento prevod bol v prospech inej činnosti ako tej, ktorej bola pomoc pridelená.
- 83 V rámci tejto výhrady Komisia v každom prípade dostatočne právne nepreukázala, že dohody o prevode ziskov aj za predpokladu, že môžu viesť k prevodu verejnej pomoci, čo spochybňuje Spolková republika Nemecko, viedli k uvedeným prevodom súm s cieľom použiť ich na účely identifikovateľných činností železničnej dopravy.
- 84 Podľa ustálenej judikatúry v rámci konania o nesplnení povinnosti podľa článku 258 ZFEÚ prináleží Komisii preukázať existenciu údajného nesplnenia povinnosti a predložiť Súdnemu dvoru dôkazy nevyhnutné na preverenie existencie tohto nesplnenia Súdnym dvorom bez toho, aby sa Komisia mohla odvolať na akúkoľvek domnienku (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. novembra 2012, Komisia/Nemecko, C-600/10, neuvverejnený, EU:C:2012:737, bod 13, a z 10. novembra 2016, Komisia/Grécko, C-504/14, EU:C:2016:847, bod 111, ako aj citovanú judikatúru).
- 85 V predmetnej veci je nutné konštatovať, že dôkazy poskytnuté Komisiou, pokiaľ ide o spochybnené skutočnosti, a to použitie ziskov prevedených v rámci dohôd o prevode ziskov s cieľom financovať služby železničnej dopravy s prostriedkami vyhradenými pre železničnú infraštruktúru, sú málo, resp. nie sú vôbec zdokumentované a skôr nepriame.

- 86 Pokiaľ ide najskôr o dôkazy poskytnuté na podporu tvrdenia o prevode ziskov určených na kompenzáciu deficitov dopravného operátora DB Schenker Rail za roky 2009 a 2010, Komisia iba s odkazom na svoje odôvodnené stanovisko uvádza, že spoločnosti správy infraštruktúr skupiny DB vytvorili zisky a že v rovnakom čase DB AG kompenzovala straty vzniknuté spoločnostiam skupiny DB realizujúcim operácie železničnej dopravy, avšak bez toho, aby preukázala, že sumy použité na tieto operácie mali svoj pôvod v sumách pochádzajúcich z jednej alebo viacerých spoločností skupiny DB poverených správou infraštruktúr.
- 87 Pokiaľ ide ďalej o dôkazy predložené na podporu tvrdenia o prevode ziskov, ktoré umožnili DB AG financovať nadobudnutie podnikov v oblasti dopravy, Komisia vo svojich písomnostiach neidentifikuje dotknuté podniky a obmedzuje sa v tejto súvislosti iba na odkaz na svoje odôvodnené stanovisko, ktoré neuvádza nijaký iný dôkaz ako obchodný názov týchto podnikov a v každom prípade žiadne dôkazy týkajúce sa výšky akvizícií a spôsobov ich financovania.
- 88 Pokiaľ ide ďalej o dôkazy predložené na podporu tvrdenia o prevode ziskov, ktoré umožnili zlepšiť výnosnosť, ako aj solventnosť skupiny DB, Komisia iba poukazuje na stručné údaje obsiahnuté v správach ratingových agentúr, ktoré nemajú v tejto otázke veľkú dôkaznú silu.
- 89 Pokiaľ ide nakoniec o tvrdenie o prevode ziskov od DB Netz, DB Station & Service alebo tiež DB Energie, Komisia iba uvádza, že zisky týchto spoločností, o ktorých sa bez akéhokoľvek konkrétneho dôkazu v tomto ohľade domnieva, že boli vytvorené výlučne vďaka príjmom vygenerovaným pri použití infraštruktúry a verejných prostriedkov, boli prevedené podľa dohôd o prevode ziskov na DB AG, ale nepredkladá nijaký dôkaz umožňujúci preukázať, že tieto zisky boli následne použité na financovanie činností železničnej dopravy.
- 90 Preto a bez toho, aby bolo opodstatnené posúdiť, či sa prevody ziskov uvádzané Komisiou majú považovať za prevody „pomocí“ v zmysle článku 6 ods. 1 smernice 91/440, treba konštatovať, že Súdny dvor nemá k dispozícii dostatočné dôkazy umožňujúce dospieť k záveru, že sporné dohody o prevode ziskov umožnili financovanie služieb železničnej dopravy s prostriedkami vyhradenými pre železničnú infraštruktúru a v dôsledku toho, že si Spolková republika Nemecko nesplnila svoje povinnosti na základe článku 6 ods. 1 smernice 91/440.
- 91 Prvá výhrada Komisie sa preto musí zamietnuť.

***O tretej výhrade založenej na porušení článku 7 ods. 1 smernice 2001/14 v rozsahu, v akom sú prostredníctvom dohôd o prevode ziskov v rámci skupiny DB poplatky za používanie infraštruktúry používané na iné účely ako financovanie činností manažéra infraštruktúry***

– Argumentácia účastníkov konania

- 92 Svojou treťou výhradou Komisia Spolkovej republike Nemecko vytýka skutočnosť, že prostredníctvom dohôd o prevode ziskov v rámci skupiny DB sú poplatky za používanie infraštruktúry v rozpore s článkom 7 ods. 1 smernice 2001/14 používané na iné účely ako financovanie činností manažéra infraštruktúry.
- 93 V tomto ohľade Komisia uvádza, že prevody ziskov manažérov infraštruktúry na DB AG upravené dohodami o prevode ziskov znamenajú, že poplatky zaplatené za používanie infraštruktúry nie sú využité manažérom infraštruktúry na jeho takto definované činnosti. O taký prípad ide prinajmenšom vtedy, ak nijaký zisk nebol vytvorený bez poplatku, ako je to v prípade DB Netz, DB Station & Service a DB Energie. V rovnakom prípade Komisia zastáva názor, že je zrejme, že poplatky sú vyňaté spod manažéra infraštruktúry a môžu byť použité na iné účely, ako sú jeho činnosti.

- 94 Spolková republika Nemecko, ktorú podporuje Talianska republika, sa domnieva, že zo systematického hľadiska článok 6 ods. 1, článok 7 ods. 1 prvý pododsek a článok 8 ods. 1 smernice 2001/14 pripúšťajú, aby manažéri infraštruktúr dosiahli určitú mieru výnosnosti, ktorá je neoddeliteľnou súčasťou uhrádzaných poplatkov. Navyše žiadne ustanovenie tejto smernice neupravuje používanie ziskov dosiahnutých týmito manažérmi, ktorí ich môžu previesť na svoje materské spoločnosti podľa vlastného uváženia.
- 95 Z tohto dôvodu smernica 2001/14 nebráni prevodu ziskov, ktoré boli dosiahnuté z poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry, vypočítaných na základe primeranej miery výnosnosti vlastných prostriedkov. § 14 ods. 4 prvá veta AEG okrem toho stanovuje, že poplatky za infraštruktúru musia byť vypočítané tak, aby nahradili náklady, ktoré vynakladá manažér železničnej infraštruktúry, a k tomu by sa prípadne doplnil výnos, ktorý možno dosiahnuť na trhu. Takto získaný výnos – v rozpore s tým, čo tvrdí Komisia – nevytvára nijakú stratu pri financovaní tejto infraštruktúry.
- 96 Nakoniec, tento výklad potvrdzuje nedávny návrh novelizácie, ktorý vypracovala Komisia v rámci štvrtého železničného balíka, podľa ktorého by sa nevyžadovalo, aby sa príjmy získané z používania železničnej infraštruktúry nevyhnutne používali na prevádzku alebo údržbu železníc.
- 97 Komisia v replike poukazuje na skutočnosť, že článok 6 smernice 2001/14 možno vysvetliť spôsobom výpočtu poplatkov za infraštruktúru, ktorý spravidla vychádza z priamych nákladov, a tradičným schodkom, ktorý vznikne podnikom povereným správou, ak orgány verejnej moci neuhradia aspoň časť nákladov na železničnú infraštruktúru. Za týchto podmienok článok 6 smernice 2001/14 núti členské štáty niesť svoju finančnú zodpovednosť voči manažérom takejto infraštruktúry a vyrovnávať ich rozpočty.
- 98 Komisia okrem toho odkazuje na stanovisko Bundesrat (Spolková rada, Nemecko), ktoré podporuje jej tézu a preukazuje negatívny vplyv zmlúv o prevode ziskov, ako aj na nadobudnutie účinnosti, 1. januára 2015, LuFV II, ktorá má reagovať na túto obavu Bundesrat (Spolková rada) stanovením úpravy, že zisky manažérov železničných infraštruktúr sa priamo postupujú na spolkový štát, aby ich priamo investoval do týchto infraštruktúr.
- 99 Nemecká vláda vo svojej duplike pripúšťa, že prostriedky, ktoré DB Netz prevádza na DB AG, pochádzajú sčasti alebo úplne z príjmov vytvorených používaním železničných trás, ale uvádza, že tieto prostriedky strácajú svoju kvalifikáciu ako poplatky za používanie železničnej infraštruktúry najneskôr v deň, ku ktorému sú riadne prijaté spoločnosťou DB Netz ako protihodnota za priznanie používania týchto trás a ku ktorému boli pridelené na financovanie dotknutých činností.

– *Posúdenie Súdnym dvorom*

- 100 Podľa článku 7 ods. 1 smernice 2001/14 poplatky za používanie železničnej infraštruktúry sa platia jej manažérovi, ktorý ich používa na financovanie svojej podnikateľskej činnosti.
- 101 Svojou treťou výhradou Komisia v podstate tvrdí, že v rozpore s týmto ustanovením je skutočnosť, že manažéri železničnej infraštruktúry skupiny DB vykazujú systematicky zisky, ktoré môžu byť následne a na základe sporných dohôd o prevode ziskov prevedené na DB AG, čo vedie k tomu, že sumy pochádzajúce z poplatkov za infraštruktúru môže DB AG použiť na iné účely ako financovanie činností týchto manažérov železničnej infraštruktúry.



- 102 Za týchto okolností nesplnenie povinnosti Spolkovou republikou Nemecko v zmysle článku 7 ods. 1 smernice 2001/14 predpokladá, že Komisia na jednej strane preukáže, že uvedené zisky vyplývajú aspoň čiastočne z poplatkov infraštruktúry v zmysle tohto ustanovenia, aby mohli byť považované za takéto zisky, a na druhej strane tieto zisky boli skutočne použité na iné účely ako financovanie činností manažérov dotknutej infraštruktúry.
- 103 Treba konštatovať, že Komisia v každom prípade dostatočne právne nepreukázala, že zisky všetkých alebo časti manažérov železničnej infraštruktúry skupiny DB, ktoré majú pôvod v poplatkoch za infraštruktúru, boli skutočne použité na iné účely ako financovanie ich činností.
- 104 V tomto ohľade sa už v bode 84 tohto rozsudku pripomenulo, že je úlohou Komisie preukázať existenciu údajného nesplnenia povinnosti.
- 105 Okrem skutočnosti, že Komisia identifikuje iba implicitným odkazom manažérov infraštruktúr, ktorých zisky boli prostredníctvom prevodu ziskov použité na iné účely, z jej písomností pripomenutých v bode 93 tohto rozsudku vyplýva, že Komisia v podstate zakladá svoje odôvodnenie na skutočnosti, že prevod ziskov manažérov infraštruktúry skupiny DB na DB AG v sebe nevyhnutne zahŕňa použitie na iné účely, ako sú tie, ktoré predpokladá článok 6 ods. 1 smernice 2001/14. Samotná Komisia však zdôrazňuje, že uvedená automatickosť sa preukázala iba v niektorých situáciách, a to vtedy, keď nebol vytvorený žiadny zisk bez poplatkov.
- 106 V tejto súvislosti treba okrem toho uviesť, že prevod ziskov manažéra železničných infraštruktúr na tretí subjekt so sebou pravdepodobne nevyhnutne neprináša použitie dotknutých zdrojov na iné účely, ako je financovanie činností infraštruktúry tohto manažéra, ako by to mohol načrtávať mechanizmus vyplývajúci z LuFV II, ktorý vytvára uzavretý okruh financovania pre zisky vyplývajúce zo správy infraštruktúr, ktoré sú v celom rozsahu zaplatené spolkovému štátu predtým, než sú preinvestované ako také do uvedenej infraštruktúry.
- 107 Bolo preto úlohou Komisie presnejšie identifikovať skutkové okolnosti na podporu tretej výhrady.
- 108 Okrem toho, pokiaľ ide konkrétnejšie o zisky vytvorené za rok 2009 a prevedené z DB Netz na DB AG, treba uviesť, že Spolková republika Nemecko materiálne spochybnila skutočnosť, že zisky prevedené na DB AG mali svoj pôvod v poplatkoch infraštruktúry, a uviedla, že podľa správy o činnosti DB Netz pochádzali tieto zisky najmä zo zrušenia rezerv na obchody s nehnuteľnosťami. Komisia však toto vysvetlenie nijako nespochybnila a iba konštatovala, že Spolková republika Nemecko nenapadla iné dotknuté situácie.
- 109 Preto aj bez toho, aby bolo opodstatnené posúdiť, či zisky vytvorené manažérmi železničných infraštruktúr a prevedené na tretie subjekty možno považovať za poplatky na infraštruktúru na účely uplatnenia článku 7 ods. 1 smernice 2001/14, čo spochybňuje Spolková republika Nemecko, treba konštatovať, že Komisia dostatočne právne nepreukázala, že uvedené zisky všetkých alebo časti manažérov infraštruktúr skupiny DB mali pôvod v poplatkoch za infraštruktúru alebo boli použité na iné účely ako financovanie železničných infraštruktúr zverených týmto manažérom.
- 110 Preto treba tretiu výhradu zamietnuť.

***O štvrtej výhrade založenej na porušení článku 9 ods. 4 smernice 91/440 v spojení s ustanoveniami článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 a bodu 5 prílohy tohto nariadenia v rozsahu, v akom verejné prostriedky pridelené na zabezpečovanie služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme nie sú vykázané v účtoch DB Regio oddelene***

– *Argumentácia účastníkov konania*

- 111 Svojou štvrtou výhradou Komisia Spolkovej republiky Nemecko vytýka skutočnosť, že verejné prostriedky pridelené DB Regio na zabezpečovanie služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme nie sú vykázané v účtoch tejto spoločnosti oddelene na základe jednotlivých zmlúv v rozpore s tým, čo stanovujú článok 9 ods. 4 smernice 91/440 a článok 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 v spojení s bodom 5 poslednou zarážkou prílohy tohto nariadenia.
- 112 Podľa Komisie sú úhrady za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ako aj príjmy z predaja lístkov uvedené len celkovo alebo súhrnne pre všetky poskytované služby, a preto nemožno na účely zistenia prípadných krížových dotácií overiť, či sú tieto úhrady poskytnuté v danom prípade neprimerané.
- 113 Pokiaľ ide o článok 9 ods. 4 smernice 91/440, Spolková republika Nemecko tvrdí, že DB Regio ako poskytovateľ služieb regionálnej dopravy je podľa článku 2 ods. 2 tejto smernice vyňatá z rozsahu pôsobnosti tohto ustanovenia. Tento záver vyplýva z článku 3 smernice 91/440, ktorý definuje „regionálnu dopravu“ ako „dopravné služby realizované s cieľom splnenia dopravných potrieb regiónu“.
- 114 Čo sa týka porušenia článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007, Spolková republika Nemecko vykladá bod 5 prílohy tohto nariadenia v tom zmysle, že vyžaduje samostatné vykazovanie zmlúv v účtovníctve len vtedy, ak poskytovateľ vykonáva súčasne činnosti, za ktoré sa poskytuje úhrada v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ako aj iné činnosti. To sa netýka prípadu spoločnosti DB Regio, ktorá poskytuje len dopravné služby vo verejnom záujme.
- 115 V tomto ohľade Komisia uznáva, že bod 5 uvedenej prílohy výslovne nespomína rozpis v účtovníctve na základe individualizovaných zmlúv. Zastáva však názor, že táto povinnosť vyplýva z dotknutej právnej úpravy ako celku, ako aj z cieľa, ktorý sleduje, a konkrétnejšie z ustanovení bodu 2 v spojení s bodom 5 prílohy nariadenia č. 1370/2007.
- 116 Spolková republika Nemecko vo svojej duplike spresňuje, že pokiaľ ide o údajné porušenie článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007, cieľom bodu 5 uvedenej smernice nie je vyhnúť sa krížovým dotáciám medzi rôznymi zmluvami na služby vo verejnom záujme, ale medzi zmluvami, pre ktoré sa platí kompenzácia, a tými, pre ktoré sa takáto úhrada neplatí.
- 117 Talianska vláda na podporu Spolkovej republiky Nemecko uvádza, že žiadne z dotknutých ustanovení nevyžaduje samostatné uverejnenie každej zmluvy o poskytovaní dopravných služieb vo verejnom záujme.

– *Posúdenie Súdnym dvorom*

- 118 Podľa článku 9 ods. 4 smernice 91/440 finančné prostriedky týkajúce sa zabezpečovania služieb osobnej dopravy poskytovaných ako verejné služby sa vykazujú samostatne v príslušných účtoch výkazov ziskov a strát, ako aj súvah a nesmú sa prevádzať na činnosti súvisiace s poskytovaním iných dopravných služieb, alebo akéhokoľvek iného podnikania.

- 119 S cieľom zvýšiť transparentnosť a vyhnúť sa krížovým dotáciám, keď poskytovateľ služby vo verejnom záujme prevádzkuje nielen uhrádzané služby podliehajúce povinnostiam služby verejnej dopravy, ale tiež iné činnosti, článok 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 v spojení s bodom 5 prvou a poslednou zarážkou prílohy tohto nariadenia ukladá takémuto poskytovateľovi určité minimálne účtovné požiadavky. Musí najmä dbať na to, aby prevádzkové účty zodpovedajúce každej z jeho činností boli oddelené, a na to, aby náklady na službu vo verejnom záujme boli vyvážené výnosmi z jej poskytovania a platbami od orgánov verejnej moci bez možnosti presunu výnosov do inej oblasti činnosti poskytovateľa služieb vo verejnom záujme.
- 120 Na základe týchto dvoch ustanovení Komisia Spolkovej republiky Nemecko vytýka, že si nespĺnila svoje povinnosti v rozsahu, v akom z účtovníctva DB Regio vyplývajú výlučne všeobecne finančné prostriedky týkajúce sa zabezpečovania služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme a nie, ako vyžadujú uvedené ustanovenia, na základe jednotlivých zmlúv, čo bráni zisteniu prípadných krížových dotácií.
- 121 Spolková republika Nemecko spochybňuje dôvodnosť štvrtej výhrady na jednej strane z dôvodu, že smernica 91/440 nie je uplatniteľná na DB Regio, a na druhej strane, že táto výhrada nesprávne vykladá dotknuté ustanovenia.
- 122 V prvom rade teda treba posúdiť, či je smernica 91/440 skutočne uplatniteľná na DB Regio vzhľadom na článok 2 ods. 2 tejto smernice, ktorý vylučuje z jej pôsobnosti železničné podniky, ktorých činnosť je obmedzená výlučne na mestskú dopravu, predmestskú dopravu alebo regionálnu dopravu.
- 123 V tejto súvislosti a ako generálny advokát uviedol v bode 138 svojich návrhov, Komisia poukazuje vo svojich písomnostiach na výročnú správu za rok 2003 uverejnenú spoločnosťou DB Regio, z ktorej jasne vyplýva, že táto spoločnosť koncentruje nielen všetky činnosti súvisiace s regionálnou dopravou skupiny DB, ale tiež činnosti súvisiace s dopravou medzi Nemeckom a susednými krajinami.
- 124 Z tohto dokumentu uverejneného samotnou spoločnosťou DB Regio a osobitne zo zmienky o medzinárodnej časti jej činnosti teda jasne vyplýva, že táto spoločnosť neobmedzuje svoju činnosť výlučne na mestskú dopravu, predmestskú dopravu alebo regionálnu dopravu v zmysle článku 2 ods. 2 smernice 91/440.
- 125 Toto ustanovenie preto nemôže Spolková republika Nemecko uplatňovať s cieľom vylúčiť uplatniteľnosť smernice 91/440 na účtovnú situáciu DB Regio.
- 126 V druhom rade treba posúdiť, či Komisia môže platne tomuto členskému štátu vytýkať, či už z titulu článku 9 ods. 4 smernice 91/440 alebo článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 v spojení s bodom 5 prílohy tohto nariadenia, skutočnosť, že vo svojom účtovníctve DB Regio nevykazuje na základe jednotlivých zmlúv verejné prostriedky týkajúce sa zabezpečovania služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme.
- 127 V tomto ohľade treba konštatovať, že zo žiadneho z týchto dvoch ustanovení nevyplýva, že poskytovatelia služieb osobnej železničnej dopravy prevádzkujúci súčasne kompenzované činnosti podliehajúce povinnostiam vo verejnom záujme a iné činnosti sú povinní vo svojich ročných účtovných závierkach identifikovať na základe jednotlivých zmlúv verejné prostriedky prijaté z titulu zabezpečovania ich činnosti vo verejnom záujme.
- 128 Práve naopak, tieto dve ustanovenia ukladajú takýmto poskytovateľom iba povinnosť účtovného oddelenia ich rôznych oblastí činností.
- 129 Článok 9 ods. 4 smernice 91/440 tak v oblasti účtovania finančných prostriedkov týkajúcich sa zabezpečovania služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme vyžaduje oddelenie na jednej strane ich činností osobnej dopravy zabezpečovaných z titulu ich povinností vo verejnom záujme a na druhej strane ich iných činností vrátane iných dopravných služieb. Pokiaľ ide o článok 6 ods. 1 nariadenia

č. 1370/2007 v spojení s bodom 5 prílohy tohto nariadenia, ten vyžaduje účtovné rozlišovanie medzi činnosťami verejnej dopravy, ktoré sú predmetom úhrad za povinnosti vo verejnom záujme, a činnosťami bez tejto služby.

- 130 Tá istá požiadavka účtovného rozlišovania oblastí činností je obsiahnutá aj v článku 6 smernice 91/440, pokiaľ ide o účtovanie činností poskytovania služieb železničnej dopravy a správy železničnej infraštruktúry.
- 131 V dôsledku toho, ako uviedol generálny advokát v bodoch 146 a 153 svojich návrhov, výklad podporovaný Komisiou, podľa ktorého majú podniky povinnosť vo svojich ročných účtovných zázisoch individuálne identifikovať na základe jednotlivých zmlúv verejné prostriedky prijaté na základe ich činností vo verejnom záujme, nemožno vyvodiť ani z článku 9 ods. 4 smernice 91/440, ani z článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 v spojení s bodom 5 prílohy tohto nariadenia.
- 132 V tomto ohľade skutočnosť, že bod 5 posledná zarážka prílohy nariadenia č. 1370/2007 uvádza, že účtovníctvo poskytovateľov služieb vo verejnom záujme nesmie umožniť presun výnosov zo služby vo verejnom záujme do inej oblasti činnosti týchto poskytovateľov, rovnako ako aj skutočnosť, že povinnosť, akou je povinnosť zamýšľaná Komisiou, je spôsobilá zabezpečiť väčšiu transparentnosť činnosti dotknutých podnikov, čím sa umožní zistenie prípadných krízových dotácií, nemôže tento záver zmeniť.
- 133 Ani poukázanie na potrebný účinok článku 9 ods. 4 smernice 91/440, ani veľmi všeobecný rozsah a chýbajúce praktické pokyny na vykonanie bodu 5 poslednej zarážky prílohy nariadenia č. 1370/2007 totiž nie sú spôsobilé samy osebe založiť konkrétnu povinnosť členských štátov tak, ako to uvádza Komisia.
- 134 Preto nemožno Spolkovej republike Nemecko vytýkať, že umožnila, že z účtovníctva DB Regio vyplývajú finančné prostriedky týkajúce sa zabezpečovania služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme iba celkovo.
- 135 V dôsledku toho štvrtá výhrada založená na porušení článku 9 ods. 4 smernice 91/440, ako aj ustanovenia článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 v spojení s bodom 5 prílohy tohto nariadenia musí byť zamietnutá ako nedôvodná.
- 136 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy treba konštatovať, že Spolková republika Nemecko si tým, že neprijala všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečila prostredníctvom vedenia účtovníctva dodržiavanie zákazu prevodu verejných prostriedkov pridelených na prevádzku železničnej infraštruktúry do oblasti poskytovania dopravných služieb, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 6 ods. 1 smernice 91/440.

## O trovách

- 137 Podľa článku 138 ods. 3 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora môže Súdny dvor rozdeliť náhradu trov konania medzi účastníkov konania alebo rozhodnúť, že každý z nich znáša vlastné trovy konania, ak mali účastníci konania úspech len v časti predmetu konania. Keďže Komisia mala úspech len v časti predmetu konania, je opodstatnené rozhodnúť, že každý z účastníkov konania znáša vlastné trovy konania.
- 138 Podľa článku 140 ods. 1 tohto poriadku členské štáty, ktoré do konania vstúpili ako vedľajší účastníci, znášajú vlastné trovy konania. V súlade s týmito ustanoveniami Talianska republika a Lotyšská republika znášajú vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (tretia komora) rozhodol a vyhlásil:

- 1. Spolková republika Nemecko si tým, že neprijala všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečila prostredníctvom vedenia účtovníctva dodržiavanie zákazu prevodu verejných prostriedkov pridelených na prevádzku železničnej infraštruktúry do oblasti poskytovania dopravných služieb, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 6 ods. 1 smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva, zmenenej a doplnenej smernicou 2001/12/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001.**
- 2. V zostávajúcej časti sa žaloba zamieta.**
- 3. Európska komisia, Spolková republika Nemecko, Talianska republika a Lotyšská republika znášajú svoje vlastné trovy konania.**

Podpisy