Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

28. června 2017 *

„Nesplnění povinnosti státem — Rozvoj železnic Společenství — Směrnice 91/440/EHS — Článek 6 odst. 1 — Skupina Deutsche Bahn — Smlouvy o převodu zisku — Zákaz převádět železničním dopravním službám veřejnou podporu přidělenou na provozování železniční infrastruktury — Účetní požadavky — Směrnice 91/440/EHS — Článek 9 odst. 4 — Nařízení (ES) č. 1370/2007 — Článek 6 odst. 1 — Bod 5 přílohy — Účetní požadavky — Předložení každé smlouvy o veřejné podpoře, která byla poskytnuta na činnosti související s poskytováním služeb přepravy cestujících jako úhrada za veřejné služby, zvlášť“

Ve věci C-482/14,

jejímž předmětem je žaloba pro nesplnění povinnosti na základě článku 258 SFEU, podaná dne 30. října 2014,

**Evropská komise**, zastoupená W. Möllsem, T. Maxianem Ruschem a J. Hottiaux, jako zmocněnci,

žalobkyně,

proti

**Spolkové republice Německo**, zastoupené T. Henzem a J. Möllerem, jako zmocněnci, ve spolupráci s R. Van der Houtem, advocaat,

žalované,

podporované

**Italskou republikou**, zastoupenou G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s S. Fiorentinem, avvocato dello Stato,

**Lotyšskou republikou**, zastoupenou I. Kucina, J. Treijs-Gigulisem a I. Kalniņšem, jako zmocněnci,

vedlejšími účastnicemi řízení,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení L. Bay Larsen, předseda senátu, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan a D. Šváby (zpravodaj), soudci,

generální advokát: M. Campos Sánchez-Bordona,

vedoucí soudní kanceláře: K. Malacek, rada,

* Jednací jazyk: němčina.

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 3. března 2016,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 26. května 2016,

vydává tento

## Rozsudek

1 Evropská komise se svou žalobou domáhá, aby Soudní dvůr určil, že:

— Spolková republika Německo tím, že umožnila, aby veřejné prostředky poskytnuté na provozování železniční infrastruktury mohly být převedeny do oblasti poskytování dopravních služeb, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 6 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. 2012, L 343, s. 32) [bývalý čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. 1991, L 237, s. 25) ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001 (Úř. věst. 2001, L 75, s. 1) (dále jen „směrnice 91/440“)];

— Spolková republika Německo tím, že nepřijala všechna nezbytná opatření, aby byla prostřednictvím řádného vedení účetnictví umožněna kontrola dodržování zákazu převádět veřejné prostředky přidělené na provozování železniční infrastruktury do oblasti poskytování dopravních služeb, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 6 odst. 4 směrnice 2012/34 (bývalý čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440);

— Spolková republika Německo tím, že nepřijala všechna nezbytná opatření, aby poplatky za použití infrastruktury byly použity výlučně k financování činností provozovatele infrastruktury, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 31 odst. 1 směrnice 2012/34 [bývalý čl. 7 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. 2001, L 75, s. 29)];

— Spolková republika Německo tím, že nepřijala všechna nezbytná opatření, aby veřejné prostředky poskytnuté za činnosti související s poskytováním služeb přepravy cestujících jako úhrady za veřejné služby byly na příslušných účtech vykazovány samostatně, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 6 odst. 3 směrnice 2012/34 (bývalý čl. 9 odst. 4 směrnice 91/440) a z ustanovení čl. 6 odst. l nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách přepravy cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. 2007, L 315, s. 1) ve spojení s bodem 5 přílohy nařízení 1370/2007.

## Právní rámec

### *Unijní právo*

#### *Směrnice 91/440*

2 Čtvrtý bod odůvodnění směrnice 91/440 zní:

„vzhledem k tomu, že budoucí rozvoj a hospodárné využití železniční sítě lze usnadnit odlišením poskytování dopravních služeb od provozování železniční infrastruktury; že za takové situace musí oba úseky mít oddělené účetnictví a moci být řízeny odděleně“.

3 Článek 2 odst. 2 této směrnice stanoví:

„Z oblasti působnosti této směrnice jsou vyloučeny železniční podniky, jejichž činnost je omezena výlučně na městskou, příměstskou nebo regionální dopravu.“

4 Článek 3 uvedené směrnice vymezuje „regionální dopravu“ jako „dopravu uspokojující dopravní potřeby regionu“.

5 V oddíle II, nadepsaném „Nezávislost řízení“, zní článek 4 téže směrnice takto:

„1. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění nezávislého postavení železničních podniků, pokud jde o vedení, správu, vnitřní řízení a kontrolu správních, hospodářských a účetních záležitostí, v souladu s nímž mají zejména vlastní majetek, rozpočet a účetnictví oddělené od státu.

2. Při dodržování rámce a pravidel pro stanovení poplatků a pro přidělování infrastruktury stanovených členskými státy odpovídá provozovatel infrastruktury za vlastní vedení, správu a vnitřní kontrolu.“

6 V uvedeném oddíle, zní článek 5 směrnice 91/440 následovně:

„1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby umožnily železničním podnikům přizpůsobit svou činnost trhu a řídit tuto činnost v působnosti svých řídících orgánů tak, aby poskytovaly efektivní a přiměřené služby s co nejnižšími náklady při požadované kvalitě služeb.

Železniční podniky jsou řízeny v souladu se zásadami platnými pro obchodní společnosti; to platí také pro závazky veřejné služby uložené státem a pro smlouvy o veřejných dopravních službách uzavřených s příslušnými orgány členského státu.

2. Železniční podniky si stanoví plány činnosti včetně programů investic a financování. Cílem plánování je vyrovnaná finanční struktura podniku a dosahování dalších cílů technického, obchodního a finančního řízení podniku; v obchodních plánech se uvedou také prostředky pro dosažení uvedených cílů.

[...]“

7 Článek 6 odst. 1 směrnice 91/440 v původním znění zněl:

„Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby bylo účetně odděleno poskytování železničních dopravních služeb od správy železniční infrastruktury. Převod podpory vyplacené v jedné oblasti do druhé není dovolen.

Tento zákaz se odráží v účetnictví obou oblastí.“

8 Článek 6 odst. 1 směrnice 91/440 stanoví:

„Členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby se vedly a zveřejňovaly výkazy zisků a ztrát a rozvahy odděleně pro poskytování dopravních služeb železničními podniky na jedné straně a na straně druhé pro správu železniční infrastruktury. Převod veřejných podpor z jedné oblasti do druhé není dovolen.

Tento zákaz se odráží v účetnictví obou oblastí.“

9 Článek 9 odst. 4 této směrnice, vložený do této směrnice směrnicí 2001/12, zní takto:

„V případě železničních podniků jsou výkazy zisků a ztrát a rozvaha nebo roční výkaz aktiv a pasiv vedeny a zveřejňovány pro činnosti spojené s provozováním železniční přepravy zboží. Finanční prostředky za činnosti související se zajišťováním přepravy cestujících jako úhrady za veřejné služby jsou vykazovány samostatně na příslušných účtech a nesmějí se převádět na činnosti související s poskytováním jiných dopravních služeb nebo s jakoukoli jinou činností.“

10 Lhůta pro provedení směrnice 91/440 byla článkem 15 stanovena na den 1. ledna 1993.

11 V souladu s článkem 65 směrnice 2012/34 byla směrnice 91/440 s účinností ode dne 15. prosince 2012 zrušena. Opravou zveřejněnou dne 12. března 2015 (Úř. věst. 2015, L 67, s. 32, dále jen „oprava ze dne 12. března 2015“) bylo datum nabytí účinnosti zrušení této směrnice stanoveno na den 17. června 2015.

### *Směrnice 2001/12*

12 V bodě 9 odůvodnění směrnice 2001/12 se uvádí:

„V zájmu rozvoje hospodárného provozu služeb osobní a nákladní dopravy a za účelem zajištění průhlednosti financování, včetně všech finančních náhrad nebo podpor vyplacených státem, je nezbytné oddělit účty služeb osobní a nákladní dopravy.“

### *Směrnice 2001/14*

13 Článek 6 odst. 1 směrnice 2001/14 stanoví:

„Členské státy stanoví přiměřené podmínky, včetně případných záloh, k zajištění toho, aby za běžných obchodních podmínek a za přiměřené období vykazovaly účty provozovatele infrastruktury přinejmenším rovnováhu mezi příjmy z poplatků za infrastrukturu, zisky z ostatních obchodních činností a státními dotacemi na straně jedné a náklady na infrastrukturu na straně druhé.

Aniž je dotčen možný dlouhodobý cíl pokrytí nákladů na infrastrukturu všech druhů dopravy na základě řádné, nediskriminační hospodářské soutěže mezi různými druhy dopravy spotřebitelem, pokud je železniční doprava schopna konkurovat ostatním druhům dopravy, může členský stát v rámci zásad zpoplatnění podle článků 7 a 8 požadovat po provozovateli infrastruktury vyrovnání jeho rozpočtu bez státního příspěvku.“

14 Odstavce 1 a 3 článku 7 této směrnice stanoví:

„1. Poplatky za použití železniční infrastruktury se platí provozovateli infrastruktury a používají se k financování jeho činnosti.

[...]

3. Aniž jsou dotčeny odstavce 4 a 5 a článek 8, stanoví se poplatky za minimální přístupový balík a přístup k dopravním zařízením po železnici ve výši nákladů přímo vynaložených za provoz železniční dopravy.“

15 Článek 8 odst. 1 směrnice 2001/14 stanoví:

„Za účelem dosažení úplné náhrady nákladů vynaložených provozovatelem infrastruktury může členský stát, pokud to trh unese, zvýšit poplatky na základě účinných, transparentních a nediskriminačních zásad, při zaručení optimální konkurenceschopnosti zejména v mezinárodní železniční nákladní dopravě. Systém zpoplatnění bere ohled na zvýšenou produktivitu dosahovanou železničními podniky.

Úroveň poplatků nicméně nesmí vylučovat využití infrastruktury segmenty trhu, které mohou zaplatit přinejmenším náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, navýšené o přiměřený zisk, který trh unese.“

16 Lhůta pro provedení směrnice 2001/14 byla článkem 38 stanovena na den 15. března 2003.

17 V souladu s článkem 65 směrnice 2012/34 byla směrnice 2001/14 s účinností ode dne 15. prosince 2012 zrušena. Opravou zveřejněnou dne 12. března 2015 bylo datum nabytí účinnosti zrušení této směrnice stanoveno na den 17. června 2015.

***Nařízení č. 1370/2007***

18 Článek 6 odst. 1 nařízení č. 1370/2007 zní následovně:

„Všechny kompenzace související s obecným pravidlem nebo smlouvou o veřejných službách musí být v souladu s článkem 4, a to bez ohledu na způsob, jakým byla smlouva uzavřena. Jakákoli kompenzace jakékoliv povahy související s přímo uzavřenou smlouvou o veřejných službách podle čl. 5 odst. 2, 4, 5 nebo 6 nebo související s obecným pravidlem musí být rovněž v souladu s přílohou.“

19 Body 2 a 5 přílohy tohoto nařízení, nadepsané „Pravidla pro kompenzaci v případech uvedených v čl. 6 odst. 1“, stanoví:

„2. Kompenzace nesmí překročit částku rovnající se čistému finančnímu dopadu, který odpovídá součtu pozitivních nebo negativních dopadů, které má plnění závazku veřejné služby na náklady a příjmy provozovatele veřejných služeb. Dopady se posoudí porovnáním situace, kdy je závazek veřejné služby splněn, se situací, která by nastala, kdyby závazek nebyl splněn. Pro účely výpočtu čistého finančního dopadu se příslušný orgán řídí tímto vzorcem:

Náklady vzniklé v souvislosti se závazkem veřejné služby nebo souborem závazků veřejné služby uloženým příslušným orgánem nebo orgány, obsažený ve smlouvě o veřejných službách nebo v obecném pravidle,

minus jakékoli kladné finanční dopady vzniklé v rámci sítě provozované v souvislosti s daným závazkem (závazky) veřejné služby,

minus zisky z tarifu nebo jakýkoli jiný příjem vzniklý při plnění daného závazku (závazků) veřejné služby,

plus přiměřený zisk,

rovná se čistý finanční dopad.

[...]

5. Ve snaze zvýšit transparentnost a vyhnout se křížovým dotacím v případě, kdy provozovatel veřejných služeb provozuje nejen služby, pro něž je poskytována kompenzace a které podléhají závazkům veřejné služby, ale i jiné činnosti, musí být účetnictví uvedených veřejných služeb rozděleno tak, aby splňovalo alespoň tyto podmínky:

— provozní účty pro každou z těchto činností jsou oddělené a část příslušných aktiv a fixní náklady jsou přidělovány podle platných účetních a daňových pravidel,

— všechny variabilní náklady, příslušný příspěvek na fixní náklady a přiměřený zisk spojený s jakoukoli jinou činností provozovatele veřejných služeb nemohou být za žádných okolností účtovány daným veřejným službám,

— náklady veřejných služeb jsou vyrovnávány provozními příjmy a platbami orgánů veřejné správy, aniž by byl umožněn převod příjmů do jiného odvětví činnosti provozovatele veřejných služeb.“

### *Směrnice 2012/34*

20 V bodě 1 odůvodnění směrnice 2012/34 se uvádí:

„Směrnice [91/440], směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům [Úř. věst. 1995, L 143, s. 70] a směrnice [2001/14] byly podstatně změněny. Vzhledem k tomu, že jsou nezbytné další změny, by uvedené směrnice měly být z důvodu jasnosti přepracovány a sloučeny do jediného aktu.“

21 Odstavce 1 a 4 článku 6 směrnice 2012/34 nahradily odst. 1 článku 6 směrnice 91/440, zatímco čl. 6 odst. 3 prvně uvedené směrnice nahradil čl. 9 odst. 4 druhé uvedené směrnice.

22 Článek 64 odst. 1 první pododstavec uvedené směrnice stanoví, že „[č]lenské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí, mimo jiné pokud jde o shodu dosaženou ze strany podniků, provozovatelů, žadatelů, orgánů a jiných dotčených subjektů, do 16. června 2015. Neprodleně o nich uvědomí Komisi“.

23 Podle článku 65 téže směrnice „[s]měrnice [91/440] [...] [2001/14] ve znění směrnic uvedených v příloze IX části A se zrušují s účinkem ode dne 15. prosince 2012, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy IX ve vnitrostátním právu“. Opravou zveřejněnou dne 12. března 2015 bylo datum nabytí účinnosti zrušení této směrnice stanoveno na den 17. června 2015.

### *Německé právo*

24 Článek 9 Allgemeines Eisenbahngesetz (všeobecný zákon o železnicích), ze dne 27. prosince 1993 (BGBl. 1993 I, strany 2378, 2396; 1994 I, s. 2439) (dále jen „AEG“) stanoví:

„(1) Veřejné železniční společnosti

1. které jsou zároveň podniky železniční dopravy a podniky železniční infrastruktury,

2. a) které jsou pouze podniky železniční dopravy a jsou propojené skrze mateřskou společnost s podnikem železniční infrastruktury, který je veřejnou železniční společností, nebo

b) které jsou pouze podniky železniční infrastruktury a jsou propojené skrze mateřskou společnost s podnikem železniční dopravy, který je veřejnou železniční společností, nebo

3. které jsou, jakožto podniky železniční dopravy nebo železniční infrastruktury, mateřskou společností nebo dceřinou společností jiného podniku železniční dopravy nebo železniční infrastruktury, který je veřejnou železniční společností

mají povinnost, a to i když nejsou provozovány ve formě akciových společností, vést, kontrolovat a zveřejňovat roční účetní závěrky a zprávy o činnosti v souladu s ustanoveními platnými pro velké akciové společnosti obsaženými v druhém oddíle třetí knihy obchodního zákoníku. [...]

(1a) Veřejné železniční společnosti ve smyslu odstavce 1 první věty bodu 1 musí na svých účtech oddělovat dvě odvětví; což zahrnuje vedení odděleného účetnictví pro odvětví „poskytování dopravních služeb“ a pro odvětví „správy železniční infrastruktury.“ Pro každé odvětví ve smyslu věty 1 a pro odvětví mimo tato odvětví, musí tyto společnosti uvést v příloze ročního účetnictví dodatečnou rozvahu a dodatečný výkaz zisků a ztrát, které odpovídají zásadám obchodního práva. [...]

(1b) Veřejné prostředky poskytnuté do jednoho z těchto dvou odvětví upravených v odstavci 1a první větě nesmí být převáděny do druhého odvětví. Tento zákaz se odráží v účetnictví obou odvětví činností. Toto ustanovení se rovněž použije na podniky ve smyslu odstavce 1 první věty bodů 2 a 3.

[...]

(1d) Na veřejné podniky železniční dopravy, které poskytují služby železniční dopravy jak v odvětví osobní, tak nákladní dopravy, se odstavec 1a použije obdobně, přičemž je třeba vést oddělené účetnictví a vykazovat v příloze ročních účetnictví rozvahu a výkaz zisků a ztrát odděleně pouze pro odvětví železniční nákladní dopravy, přičemž tato rozvaha může být rovněž nahrazena výkazem zisků a ztrát. Veřejné prostředky poskytnuté na činnosti související s poskytováním služeb přepravy cestujících jako úhrady za veřejné služby jsou vykazovány samostatně na příslušných účtech a nesmějí být převáděny na činnosti související s poskytováním jiných dopravních služeb nebo na jakoukoli jinou činnost.

[...]“

25 Článek 14 odst. 4 AEG zní takto:

„Provozovatelé železnic jsou povinni stanovit sazby v souladu s nařízením přijatým na základě § 26 odst. 1 bodů 6 a 7 tak, aby se vyrovnaly náklady, které vynaložili na poskytování povinných služeb ve smyslu odstavce 1 věty první, navýšené o přiměřený zisk, který může být na trhu docílen. Přitom si mohou účtovat přirážku k nákladům přímo vynaloženým na provozování železničních služeb s tím, že lze rozlišovat podle služeb dálkové osobní železniční dopravy, místní osobní železniční dopravy nebo nákladní železniční dopravy či podle segmentů trhu v rámci těchto dopravních služeb, a to při zaručení konkurenceschopnosti zejména pro mezinárodní železniční dopravu zboží. Pokud však jde o druhou větu, výše poplatků u daného segmentu trhu nemůže překročit náklady přímo vynaložené na provozování železničních služeb navýšené o přiměřený zisk, kterého může být na trhu docíleno.“

26 Dotace na investice do nahrazení existující sítě upravuje Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (Dohoda o poskytování služeb a o financování) ze dne 9. ledna 2009, ve znění ze dne 4. listopadu 2010 a 6. září 2013, uzavřená mezi Spolkovou republikou Německo, podniky železniční infrastruktury Deutsche Bahn AG a samotnou Deutsche Bahn AG. Tato dohoda byla nahrazena s účinností od 1. ledna 2015 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (Dohoda o poskytování služeb a o financování II, dále jen „LuFV II“), která mimo jiné zavedla uzavřený tok financování pro zisky plynoucí z infrastruktury, které jsou plně odváděny spolkovému státu a poté jsou v nekrácené výši znovu investovány do infrastruktury.

## Skutkové okolnosti

27 Skupina Deutsche Bahn (dále jen „skupina DB“) vykonává činnost v odvětví vnitrostátní a mezinárodní osobní a nákladní dopravy, logistiky a poskytování vedlejších služeb v železniční dopravě, přičemž je řízena holdingovou společností spravovanou Deutsche Bahn AG (dále jen „DB AG“).

28 Podle ustanovení § 9a AEG vykonává správu jednotlivých segmentů železniční infrastruktury upravené v čl. 3 bodu 3 směrnice 2012/34 ve spojení s přílohou I téže směrnice společnost DB Netz AG. Společnosti DB Station & Service AG a DB Energie GmbH spravují další segmenty infrastruktury ve smyslu této směrnice.

29 Správa dopravních činností skupiny je vykonávána prostřednictvím několika specifických dceřiných společností společnosti DB Mobility Logistics AG, jejíž kapitál drží ze 100% DB AG, konkrétně prostřednictvím dceřiné společnosti DB Regio AG.

30 DB AG uzavřela se svými dceřinými společnostmi smlouvy o kontrole a převodu zisku (dále jen „smlouvy o převodu zisku“). Uvedené smlouvy stanoví, že se veškeré zisky dotčených dceřiných společností převádějí na DB AG, aniž je omezen způsob, jak může DB AG tyto zisky použít. Tyto smlouvy zároveň zavazují DB AG k tomu, aby kryla ztráty dceřiných společností.

## Postup před zahájením soudního řízení

31 Výzvou dopisem ze dne 22. listopadu 2012 upozornila Komise Spolkovou republiku Německo na možné porušení směrnic 91/440 a 2001/14, jakož i nařízení č. 1370/2007, jelikož účetnictví společnosti DB AG nebylo uvedeno do souladu se zákazy převádět do jiných oblastí, zejména do oblasti osobní železniční dopravy, zaprvé veřejné prostředky určené na železniční infrastruktury, dále náhrady za služby regionální osobní dopravy poskytované jako úhrady za veřejné služby a konečně poplatky za použití železniční sítě.

32 Dotčený členský stát na výzvu odpověděl dopisem ze dne 20. března 2013, v němž výtky Komise odmítl.

33 Komise dne 21. června 2013 zaslala odůvodněné stanovisko, v němž znovu zopakovala názor, který vyjádřila již ve své výzvě, přičemž neodkázala pouze na nařízení č. 1370/2007, ale rovněž na směrnici 2012/34, která vstoupila v platnost dne 15. prosince 2012 a nahradila příslušná ustanovení směrnic 91/440 a 2001/14. Komise vyzvala Spolkovou republiku Německo, aby ve lhůtě dvou měsíců od jeho doručení tomuto odůvodněnému stanovisku vyhověla.

34 Spolková republika Německo na uvedené odůvodněné stanovisko odpověděla dopisem ze dne 21. srpna 2013, v kterém zopakovala a dále rozvedla argumenty, jež uvedla již dříve.

35 Jelikož Komise pokládala situaci za neuspokojivou, rozhodla se podat projednávanou žalobu.

## K žalobě

### *K přípustnosti*

#### *K nejasnosti žaloby jako celku a k nejasnosti každé z výtek*

36 Spolková republika Německo tvrdí, že čtyři výtky uvedené Komisí, posuzované spíše jako celek než samostatně, jsou i kvůli nepřesné a nejednotné terminologii natolik nejasné, že brání tomuto členskému státu, aby porozuměl vytýkaným praktikám a opomenutím a rozsahu těchto výtek. Podle Spolkové republiky Německo Komise neupřesnila, zda vytýkané nesplnění povinnosti spočívá v nedostatečném provedení unijního práva, nedostatečném uplatňování právního předpisu, nebo v protiprávním jednání tohoto členského státu jakožto vlastníka DB AG.

37 Ke každé ze čtyř výtek Spolková republika Německo uvádí, že Komise neupřesnila, jaké konkrétní chování porušovalo dotčené ustanovení předpisů, a že tím, že se omezila na odkazování na smlouvy uzavřené v rámci skupiny DB, Komise neurčila vnitrostátní právní normu, jejíž obsah nebo použití byly v rozporu se zněním nebo cílem těchto ustanovení.

38 Komise tato tvrzení zpochybňuje.

39 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle článku 120 písm. c) jednacího řádu a judikatury Soudního dvora související s tímto ustanovením vyplývá, že každý návrh na zahájení řízení musí uvádět předmět sporu, jakož i stručný popis dovolávaných žalobních důvodů a že tyto údaje musí být natolik jasné a přesné, aby umožnily žalovanému připravit si obhajobu a Soudnímu dvoru vykonávat přezkum. Z toho vyplývá, že hlavní skutkové a právní okolnosti, na kterých je žaloba založena, musí uceleně a srozumitelně vyplývat z textu samotné žaloby (rozsudek ze dne 2. června 2016, Komise v. Nizozemsko, C-233/14, EU:C:2016:396, bod 32 a citovaná judikatura).

40 Soudní dvůr rovněž rozhodl, že v žalobě podané podle článku 258 SFEU musí být výtky uvedeny souvisle a přesně, aby členský stát a Soudní dvůr mohly přesně pochopit rozsah vytýkaného porušení unijního práva, což je podmínka nezbytná k tomu, aby zmíněný stát mohl užitečně uplatnit důvody na svou obhajobu a Soudní dvůr ověřit existenci tvrzeného nesplnění povinnosti (rozsudek ze dne 2. června 2016, Komise v. Nizozemsko, C-233/14, EU:C:2016:396, bod 33 a citovaná judikatura).

41 V projednávaném případě a jak uvedl generální advokát v bodě 36 svého stanoviska, Komise v návrhu na zahájení tohoto řízení přesně uvedla jak ustanovení unijního práva, jež Spolková republika Německo údajně porušila, tak skutečnosti, které jsou jí vytýkány, a sice, pokud jde o prvních tři výtky, existenci smluv o převodu zisku uzavřených mezi DB AG a jejími různými dceřinými společnostmi, které umožňují DB AG nakládat s převedenými zisky jakýmkoliv způsobem bez omezení a nezávisle na jejich původu, a pokud jde o čtvrtou výtku, skutečnost, že v účetnictví DB Regio nebyly samostatně uvedeny veřejné prostředky poskytnuté na její činnost související s poskytováním přepravy jako veřejné služby.

42 Je třeba rovněž konstatovat, že ani naformulování žaloby Komise jako celek, ani formulace jednotlivých výtek Komise neponechává prostor pro pochybnosti, zmiňované Spolkovou republikou Německo, o tom, zda se jedná o otázku nedostatečného provedení unijního práva, nedostatečného uplatňování právního předpisu, nebo protiprávního jednání tohoto členského státu jakožto vlastníka DB AG.

43 Kromě skutečnosti, kterou Komise výslovně v odůvodněném stanovisku uvedla, a sice že se jeví, že Spolková republika Německo sporná ustanovení formálně provedla, vyplývá zcela jasně z podrobného popisu smluv o převodu zisku uzavřených mezi DB AG a jejími dceřinými společnostmi a z popisu složení a převodu zisků DB Netz, DB Station & Services a DB Energie, že se týkají pouze vnitřních finančních vztahů skupiny DB vyplývajících z těchto smluv, a nikoliv nějakého nesprávného provedení dotčených ustanovení unijního práva.

44 S ohledem na výše uvedené je třeba dospět k závěru, že Spolková republika Německo byla schopna pochopit rozsah porušení unijního práva, která jí byla vytýkána.

### *K právnímu základu žaloby*

*– Argumentace účastnic řízení*

45 Spolková republika Německo má za to, že tato žaloba je rovněž nepřípustná vzhledem k tomu, že petit žaloby se týká směrnice 2012/34, která měla být provedena do 16. června 2015, tedy po datu, které mělo být vzato v úvahu pro účely posuzování nesplnění povinnosti, které tvrdí žaloba. Podle tohoto členského státu byly relevantní pouze ustanovení směrnic 91/440 a 2001/14.

46 Komise v replice, která došla poté, co byla Radou zveřejněna oprava ze dne 12. března 2015 upravující datum zrušení směrnic 91/440 a 2001/14 ze dne 15. prosince 2012 na 17. června 2015, navrhla, aby Soudní dvůr založil, v případě potřeby, určení, která Komise požadovala na základě směrnice 2012/34 v bodech 1 až 4 petitu žaloby, na směrnicích 91/440 a 2001/14, které jsou podpůrně uvedeny v jejích písemných vyjádřeních.

*– Závěry Soudního dvora*

47 K datu vydání odůvodněného stanoviska i k datu podání této žaloby, byly směrnice 91/440 a 2001/14 již odstraněny z právního řádu Unie v důsledku jejich zrušení článkem 65 směrnice 2012/34, a to s účinností od 15. prosince 2012.

48 Od tohoto okamžiku, jak uvedl generální advokát v bodě 42 svého stanoviska, se mohla Komise dovolávat pouze směrnice 2012/34 a žalobu pro nesplnění povinnosti vyplývající z této směrnice bylo možné založit pouze na uvedené směrnici.

49 Jak vyplývá z bodu 1 tohoto rozsudku, je kromě toho třeba uvést, že Komise zejména v petitu této žaloby dbala na to, aby byl pro každou uplatněnou výtku uveden odkaz nejen na dotčený článek směrnice 2012/34, ale rovněž na odpovídající ustanovení směrnic 91/440 a 2001/14, čímž vyloučila jakoukoliv nejistotu ohledně identifikace unijního práva, s ohledem na které je třeba posuzovat opodstatněnost této žaloby nebo rozsah vytýkaného nesplnění povinnosti (obdobně viz rozsudek ze dne 22. října 2014, Komise v. Nizozemsko, C-252/13, EU:C:2014:2312, body 35 až 37).

50 Podle ustálené judikatury mimoto platí, že Komise je oprávněna domáhat se určení, že došlo k nesplnění povinností vyplývajících z původního znění unijního právního aktu, později změněného či zrušeného, které byly zachovány ustanoveními nového unijního aktu (rozsudek ze dne 19. prosince 2013, Komise v. Polsko, C-281/11, EU:C:2013:855, bod 37 a citovaná judikatura). Jak uvádí Komise v replice, její žaloba se týká výlučně ustanovení směrnice 2012/34, která již byla zahrnuta ve směrnicích 91/440 a 2001/14.

51 Tato žaloba musí být proto prohlášena za přípustnou v plném rozsahu.

### *K věci samé*

52 Na úvod a vzhledem k zveřejnění opravy ze dne 12. března 2015, na základě které bylo datum zrušení směrnic 91/440 a 2001/14 napříště stanoveno na den 17. června 2015, je třeba připomenout, že k datu, které je třeba vzít v úvahu pro posouzení opodstatněnosti žaloby (rozsudek ze dne 8. dubna 2014, Komise v. Maďarsko, C-288/12, EU:C:2014:237, bod 29), a sice den 21. srpna 2013, tedy den uplynutí lhůty stanovené v odůvodněném stanovisku, byly směrnice 91/440 a 2001/14 použitelné *ratione temporis*.

53 Je proto třeba posoudit opodstatněnost této žaloby na základě čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440, jde-li o první dvě výtky, na základě čl. 7 odst. 1 směrnice 2001/14, jde-li o třetí výtku, a na základě čl. 9 odst. 4 směrnice 91/440 ve spojení s ustanoveními čl. 6 odst. 1 nařízení č. 1370/2007 a bodu 5 přílohy tohoto nařízení, jde-li o čtvrtou výtku.

54 Kromě toho se v bodě 43 tohoto rozsudku uvádí, že Komise nevytýká Spolkové republice Německo nesprávné provedení sporných směrnic. Není tedy namístě odpovídat na argumenty, které v tomto ohledu členský stát předložil v rámci zpochybnění první až třetí výtky.

***K druhé výtce vycházející z porušení čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440, jelikož vedení účetnictví dceřiných společností DB AG pověřených provozováním železniční infrastruktury neumožňovalo kontrolu dodržování zákazu převádět veřejné prostředky poskytnuté na železniční infrastrukturu do oblasti poskytování služeb železniční dopravy***

*– Argumentace účastnic řízení*

55 Druhou výtkou, jejíž opodstatněnost je třeba nejprve posoudit, Komise vytýká Spolkové republice Německo způsob vedení účetnictví dceřiných společností skupiny DB provozujících železniční infrastruktury, který v rozporu s čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440 neumožňuje kontrolu dodržování zákazu převádět veřejné prostředky poskytnuté na provozování železniční infrastruktury do oblasti poskytování služeb železniční dopravy.

56 Veřejné prostředky použité na získání majetku provozovatelů infrastruktury totiž nebyly uvedeny ani v jejich výkazech zisků a ztrát, ani v jejich rozvaze, z čehož podle názoru Komise nelze dovodit, které části zisků těchto provozovatelů, jež jsou na základě smluv o převodu zisku převoditelné na DB AG, pocházejí z veřejných prostředků, ani nelze zisky rozdělit mezi činnost provozování železničních infrastruktur a jinou činnost uvedených provozovatelů. DB AG, na kterou jsou převáděny nerozlišené zisky jejích dceřiných společností provozujících železniční infrastruktury, tedy mohla používat tyto zisky podle své libovůle.

57 Spolková republika Německo v této souvislosti v podstatě uvádí, že Komise sporné ustanovení vykládá chybně, jelikož nesprávně staví na roveň „výkaz“ a „účetnictví“, a že požadavek transparentnosti, který je v ustanovení obsažen, nevyžaduje, aby se veřejné prostředky vyskytovaly ve zveřejňovaném účetnictví podniku, a sice v rozvaze, výkazu zisků a ztrát nebo ve zprávě o činnosti. Ustanovení podle názoru uvedeného členského státu pouze vyžaduje, aby dopravní podniky a podniky zajišťující infrastrukturu vedly oddělená účetnictví, což bylo v projednávaném případě splněno, jelikož DB Netz, DB Station & Service a DB Energie jsou právně samostatné a neposkytují dopravní služby. Předmětem tohoto ustanovení totiž není podle Spolkové republiky Německo kontrola toho, že jsou prostředky používány vhodným způsobem, ale pouze zajištění řádného a nediskriminačního přístupu k infrastruktuře.

58 Podle Spolkové republiky Německo neobsahuje uvedené ustanovení širší a specifičtější požadavek, než je požadavek na vedení účetních knih a účetnictví, které umožňuje kontrolu dodržování zákazu převádění. Tato omezená povinnost je potvrzena vůlí Komise v rámci čtvrtého železničního balíčku, který předložila, zvýšit oddělení finančních toků provozovatelů infrastruktury a dopravních podniků.

59 Spolková republika Německo kromě toho dodává, že společnosti skupiny DB každý rok vedou a zveřejňují výkazy zisků a ztrát a rozvahy odděleně pro činnosti související s poskytováním dopravních služeb železničními podniky na jedné straně a pro činnosti související se správou železniční infrastruktury na straně druhé.

60 Spolková republika Německo konečně dodává, že skutečnost, že v aktivech rozvahy není uveden žádný záznam o veřejných prostředcích, neznamená, že tyto prostředky nebyly vykazovány v interním účetnictví.

– *Závěry Soudního dvora*

61 Pokud jde o čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440 zejména ve spojení s bodem čtyři odůvodnění této směrnice, je třeba poukázat na to, že tato směrnice má za cíl, jak vyplývá z názvu oddílu, do něhož uvedený článek spadá, zajistit oddělení správy železniční infrastruktury od činnosti železniční dopravy tak, aby uvedené činnosti mohly být řízeny odděleně, ale rovněž aby veřejné podpory poskytnuté na jednu z těchto dvou činností nemohly být cestou křížových dotací převedeny z jedné činnosti na druhou.

62 Článek 6 odst. 1 směrnice 91/440 totiž ukládá, aby byly výkazy zisků a ztrát a rozvahy vedeny odděleně pro poskytování dopravních služeb železničními podniky na jedné straně a pro správu železniční infrastruktury na straně druhé. Pokud jde konkrétně o účtování o veřejných podporách, uvedený článek uvádí, že toto účtování musí odrážet zákaz jejich převodu.

63 Tento článek rovněž ukládá, aby byly zveřejňovány účty související s oběma činnostmi: správou železniční infrastruktury a službami železniční dopravy.

64 Z toho vyplývá, pokud jde konkrétně o veřejné podpory, že unijní normotvůrce zamýšlel uložit podnikům poskytujícím služby železniční dopravy a spravujícím železniční infrastruktury nejen to, aby vykazovaly tyto podpory v účetnictví, což umožní sledovat, jak je o nich účtováno, ale rovněž to, aby zveřejňovaly toto účetnictví tak, aby bylo zajištěno zejména zveřejňování informací týkajících se uvedených podpor, což umožní objektivní ověření absence křížových dotací mezi činnostmi správy železničních infrastruktur a železniční dopravy.

65 Článek 6 odst. 1 směrnice 91/440 totiž nesleduje pouze cíl přesného účtování, které umožňuje konkrétně identifikovat veřejné podpory obdržené železničními podniky, ale rovněž sleduje externí transparentnost využívání těchto podpor.

66 Jak uvedl generální advokát v bodech 65, 68 a 71 svého stanoviska, unijní normotvůrce zamýšlel výrazem „odrážet“ použitým v tomto ustanovení usnadnit kontrolu dodržování zákazu převádět veřejnou podporu z jedné oblasti do druhé, kontrolu, která by byla stěží proveditelná bez transparentnosti účetnictví železničních podniků, která umožňuje odhalovat křížové dotace, což je trvalý cíl po sobě následujících unijních právních předpisů týkajících se železniční dopravy, ať už v rámci nařízení Rady (EHS) č. 2830/77 ze dne 12. prosince 1977 o opatřeních nezbytných k dosažení srovnatelnosti účetních systémů a ročních účetních závěrek železničních podniků (Úř. věst. 1977, L 334, s. 13), nebo v rámci směrnice 91/440 nebo směrnice 2001/12.

67 V této souvislosti je třeba uvést, že čl. 9 odst. 4 směrnice 91/440, pokud jde o železniční podniky poskytující služby osobní a nákladní dopravy, jasně stanoví účetní požadavky a povinnosti zveřejňování obdobné těm, které jsou uvedeny v čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440, jak vyplývá z bodu 9 odůvodnění směrnice 2001/12, jakož i požadavek na transparentnost jejich financování, což zahrnuje jakoukoliv náhradu nebo finanční pomoc poskytnutou státem.

68 Na rozdíl od toho, co uvádí Spolková republika Německo, čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440 tedy nelze vykládat v tom smyslu, že omezuje povinnosti železničních podniků na pouhé vykazování obdržených veřejných podpor v jejich účetnictví, a to i kdyby takové vykazování v rámci vnitřního účetnictví těchto společností umožňovalo provádět kontrolu dodržování zákazu převádět tyto podpory.

69 V projednávaném případě a jak uznal tento členský stát, veřejné podpory, které obdržely dceřiné společnosti DB AG, o nichž Komise netvrdí, že nebyly ve skutečnosti v jejich účetnictví vykázány, se v účetnictví dceřiných společností DB AG neobjevují. Toto opomenutí, jak tvrdí Komise, znemožňuje určit, v jaké míře obsahují zisky převedené provozovateli infrastruktur na DB AG takové podpory, a taktéž znemožňuje splnění požadavku na transparentnost účetnictví uvedeného v bodě 66 tohoto rozsudku.

70 Proto Spolková republika Německo tím, že nepřijala všechna nezbytná opatření, aby byla prostřednictvím řádného vedení účetnictví umožněna kontrola dodržování zákazu převádět veřejné prostředky přidělené na provozování železniční infrastruktury do oblasti poskytování dopravních služeb, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440.

71 Druhé výtce je tudíž třeba vyhovět.

***K první výtce vycházející z porušení čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440, jelikož smlouvy o převodu zisku umožňují financování služeb železnice z prostředků určených na železniční infrastrukturu***

*– Argumentace účastnic řízení*

72 V první výtce Komise kritizuje Spolkovou republiku Německo za to, že přijala systém smluv o převodu zisku, který v rozporu s čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440 umožňuje převádět veřejné prostředky přidělené na provozování železniční infrastruktury do oblasti železniční dopravy.

73 Podle Komise měl být zisky, kterých dosáhly dceřiné společnosti DB AG působící na trhu infrastruktury a které byly na základě smlouvy o převodu zisku postoupeny DB AG, použity na činnosti poskytování dopravních služeb, a to bez ohledu na původ zisků, ve svém důsledku i tehdy, když pocházejí z veřejných prostředků poskytnutých na správu infrastruktur.

74 V této souvislosti Komise poukazuje na krytí ztrát společností skupiny DB, které nabízejí dopravní služby, jako například společnosti DB Schenker Rail v letech 2009 a 2010. Komise rovněž míří na financování akvizic jiných dopravních podniků skupinou DB, jakož i zvýšení solventnosti skupiny DB jako celku. V tomto ohledu Komise uvádí, že DB Netz, DB Station & Service a DB Energie byly příjemci v období od roku 2007 do roku 2011 díky příjmům plynoucím ze železničních infrastruktur a díky veřejným prostředkům, a proto převedené zisky vykazují znaky podpory ve smyslu čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440.

75 Spolková republika Německo uvádí, že tato výtka vyplývá z chybného výkladu čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440 a že ustanovením § 9 odst. 1b AEG správně provedla toto ustanovení.

76 Spolková republika Německo má za to, že čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440 nebrání tomu, aby dceřiné společnosti dosahovaly zisků, ani tomu, aby je následně vyplácely svojí mateřské společnosti vzhledem k tomu, že toto ustanovení zakazuje pouze převod veřejných prostředků přidělených na železniční infrastrukturu, a nikoliv příjmů, které podniky pověřené správou železniční infrastruktury získávají z obchodní činnosti této infrastruktury.

77 Komise v replice zpochybňuje tento výklad čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440 zastávaný Spolkovou republikou Německo. Podle Komise z návrhu směrnice 2001/12 vyplývá, že toto ustanovení má za cíl zaručit všem železničním podnikům rovné zacházení a zákaz diskriminace, tj. cíl, kterého lze dosáhnout pouze tím způsobem, že se zohlední celkové financování infrastruktury, včetně všech jejích nákladů na straně jedné a všech příjmů, tj. veřejných prostředků a poplatků za použití infrastruktury na straně druhé.

78 Komise nesouhlasí rovněž s tím, že výraz „veřejné podpory“, který je uveden v čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440, odkazuje výlučně na veřejné prostředky, které jsou poskytovány z veřejného rozpočtu a na určitém právním základě. Cílem tohoto ustanovení je zabránit křížovým dotacím a z jeho doslovného znění i z přípravných prací je zřejmé, že se jedná o veřejné prostředky ve smyslu režimu státních podpor, v němž je použita stejná terminologie.

79 V duplice Spolková republika Německo vytýká Komisi, že své argumenty nepodložila žádnými důkazy, a obhajuje kontroly výdajů z dotčených prostředků, jež provádí Bundesnetzagentur (Spolková agentura pro regulaci sítí) a Bundesrechnungshof (Německý Spolkový účetní dvůr), a to jak *ex ante*, tak *ex post*.

80 Italská vláda uvádí, že čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440 zavádí pouze taková účetní pravidla, která mají zabránit riziku křížových dotací. Domnívá se rovněž, že nic nebrání tomu, aby provozovatel sítě spravoval zisky samostatně. V této souvislosti italská vláda zdůrazňuje, že Soudní dvůr uznal přípustnost organizačního uspořádání podniku, který má podobu holdingové společnosti, a že přístup prosazovaný Komisí omezuje rozsah samosprávy železničních podniků, což je v rozporu s články 4 a 5 směrnice 91/440.

– *Závěry Soudního dvora*

81 Podle čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440 jsou zakázány převody veřejných podpor z oblasti správy železniční infrastruktury do oblasti poskytování služeb železniční dopravy a naopak.

82 Předpokladem nesplnění takového zákazu je to, že se jedná o převod „veřejných podpor“ a že tento převod přinesl zisk jiné činnosti, než na kterou byla podpora přidělena.

83 V rámci této výtky Komise v žádném případě neprokázala právně dostačujícím způsobem, že smlouvy o převodu zisku, i za předpokladu, že na jejich základě mohlo dojít k převodu veřejných podpor, což Spolková republika Německo zpochybňuje, mohly vést k tvrzeným převodům částek za účelem jejich využití pro identifikovatelné činnosti železniční dopravy.

84 Podle ustálené judikatury v rámci řízení o nesplnění povinnosti na základě článku 258 SFEU musí Komise prokázat tvrzené nesplnění povinnosti a předložit Soudnímu dvoru informace nezbytné k ověření existence tohoto nesplnění povinnosti, přičemž se nemůže opírat o žádnou domněnku (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. listopadu 2012, Komise v. Německo, C-600/10, nezveřejněný, EU:C:2012:737, bod 13 a ze dne 10. listopadu 2016, Komise v. Řecko, C-504/14, EU:C:2016:847, bod 111 a citovaná judikatura).

85 V projednávaném případě je třeba konstatovat, že důkazy předložené Komisí týkající se kritizovaného jednání, a to způsobu využití zisků postoupených v rámci smluv o převodu zisku za účelem financování služeb železniční dopravy z prostředků určených na železniční infrastrukturu, jsou málo či dokonce nejsou vůbec zdokladované a jsou především nepřímé.

86 Pokud jde nejprve o skutečnosti předložené na podporu tvrzení o převodech zisků určených k náhradě ztrát provozovatele dopravy DB Schenker Rail za roky 2009 a 2010, Komise s odkazem na odůvodněné stanovisko pouze uvádí, že společnosti spravující infrastruktury skupiny DB vytvářely zisky a že DB AG zároveň nahradila ztráty společností skupiny DB, které provádějí činnost v železniční dopravě, aniž prokázala, že částky používané na tyto činnosti pocházely z částek jedné nebo více společností skupiny DB pověřených správou infrastruktury.

87 Dále, pokud jde o důkazní materiál předložený na podporu tvrzení o převodech zisků, které umožnily DB AG financovat akvizice společností v oblasti dopravy, Komise v písemných vyjádřeních neoznačuje dotčené podniky a omezuje se pro tyto účely pouze na odkaz na své odůvodněné stanovisko, které poskytuje pouze informaci o obchodní firmě těchto podniků a v žádném případě neobsahuje informace o částkách akvizic a o způsobech jejich financování.

88 Pokud jde dále o informace předložené na podporu tvrzení o převodech zisků, které zvýšily rentabilitu a solventnost skupiny DB, Komise se spokojuje se stručným prohlášením obsaženým ve zprávách ratingových agentur, které jsou však pro tento účel málo průkazné.

89 Konečně pokud jde o tvrzení o převodech zisků pocházejících od DB Netz, DB Station & Service nebo také DB Energie, omezuje se Komise na tvrzení, že zisky těchto společností, o kterých se domnívá, aniž předložila v tomto ohledu konkrétní důkaz, že je tyto společnosti získaly výlučně díky příjmům pocházejícím z používání infrastruktury a z veřejných prostředků, byly převedeny na DB AG na základě smluv o převodu zisku, aniž Komise předkládá jakékoliv důkazy, které by prokazovaly, že tyto zisky byly následně použity k financování činností železniční dopravy.

90 Ač tedy není třeba posuzovat, zda převody zisků tvrzené Komisí musí být kvalifikovány jako převody „podpor“ ve smyslu čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440, je třeba uvést, že Soudní dvůr nemá dostatečné důkazy k tomu, aby rozhodl, že sporné smlouvy o převodu zisku umožnily financování služeb železniční dopravy z prostředků určených na železniční infrastrukturu, a tudíž, že Spolková republika Německo nesplnila své povinnosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440.

91 První výtka Komise musí být proto zamítnuta.

***K třetí výtce vycházející z porušení čl. 7 odst. 1 směrnice 2001/14, jelikož na základě smluv o převodu zisku v rámci skupiny DB jsou poplatky za použití infrastruktury používány k jiným účelům než na financování činností provozovatele infrastruktury***

*– Argumentace účastnic řízení*

92 Třetí výtkou Komise kritizuje Spolkovou republiku Německo za to, že v rozporu s čl. 7 odst. 1 směrnice 2001/14 jsou na základě smluv o převodu zisku v rámci skupiny DB poplatky za použití infrastruktury používány k jiným účelům než na financování činností provozovatele infrastruktury.

93 Komise v této souvislosti uvádí, že převody zisků provozovatelů infrastruktury na DB AG, které byly upraveny ve smlouvách o převodu zisku, značí, že poplatky za použití infrastruktury nejsou využívány provozovatelem infrastruktury na vymezenou činnost. Tak je tomu podle Komise přinejmenším tehdy, když bez poplatků by nevznikl žádný zisk, jako je tomu v případě DB Netz, DB Station & Service a DB Energie. V takovém případě je Komise toho názoru, že je jasné, že provozovateli infrastruktury jsou odnímány poplatky a mohou být použity na jiné účely než na jeho činnost.

94 Spolková republika Německo podporovaná Italskou republikou tvrdí, že čl. 6 odst. 1, čl. 7 odst. 1 první pododstavec a čl. 8 odst. 1 směrnice 2001/14 ze systematického hlediska připouštějí, aby provozovatel infrastruktury dosáhl určité míry ziskovosti, která je nedílnou součástí poplatků, které mu musí být placeny. Podle jejich názoru kromě toho neexistuje žádné ustanovení této směrnice, které by upravovalo způsob, jakým má zmíněný provozovatel tento zisk použít, což znamená, že se může zcela volně rozhodnout pro jeho převedení na mateřskou společnost.

95 Z toho důvodu směrnice 2001/14 podle Spolkové republiky nebrání převodu zisku plynoucího z poplatků za použití železniční infrastruktury vypočtených podle míry návratnosti přiměřené vlastním prostředkům daného podniku. Ustanovení § 14 odst. 4 první věta AEG kromě toho stanoví, že tyto poplatky za použití infrastruktury musí být stanoveny takovým způsobem, aby pokryly náklady vynaložené provozovatelem železniční infrastruktury, a že k nim mohou být přičteny zisky přiměřené pro daný trh. Přestože Komise tvrdí opak, takto dosažený výnos nevede k žádnému schodku ve financování infrastruktury.

96 Konečně tento výklad je podle názoru zmíněných členských států potvrzen i nedávným pozměňovacím návrhem, který připravila Komise v rámci čtvrtého železničního balíčku, jehož znění nevyžaduje, aby příjmy plynoucí z používání železniční infrastruktury musely být použity na provoz nebo údržbu železničních tratí.

97 Komise v replice uvádí, že článek 6 směrnice 2001/14 lze vysvětlit způsobem výpočtu poplatků za použití infrastruktury, který obvykle vychází z výše přímých nákladů, jakož i chronickým schodkem, k němuž jsou odsouzeny podniky zajišťující správu, pokud orgány veřejné moci alespoň částečně nepokryjí náklady na železniční infrastrukturu. Za těchto okolností článek 6 směrnice 2001/14 ukládá podle názoru Komise členským státům, aby nesly finanční odpovědnost ve vztahu k podnikům zajišťujícím správu infrastruktury a vyvažovaly jejich rozpočty.

98 Komise kromě toho odkazuje na stanovisko Bundesrat (Spolková rada, Německo), které podle ní dokládá její tvrzení a poukazuje na záporné dopady smluv o převodu zisku, jakož i na nabytí účinnosti dne 1. ledna 2015 dohody LuFV II, jejímž účelem bylo reagovat na tyto obavy ze strany Bundesrat (Spolková rada), neboť stanoví, že zisky provozovatelů železničních infrastruktur mají být převáděny přímo na spolkový stát, který je má posléze investovat do těchto infrastruktur.

99 Německá vláda v duplice připouští, že prostředky, jež DB Netz převádí na DB AG, pocházejí v plném nebo částečném rozsahu z příjmů plynoucích z užívání vlakových tras, současně však tvrdí, že tyto příjmy přestávají být považovány za poplatky za použití železniční infrastruktury nejpozději v okamžiku, kdy je DB Netz řádně získá jako protihodnotu za poskytnutí těchto tras k použití a kdy jsou přiděleny na financování daných činností.

*– Závěry Soudního dvora*

100 Na základě čl. 7 odst. 1 směrnice 2001/14 se poplatky za použití železniční infrastruktury platí provozovateli infrastruktury a používají se k financování jeho činnosti.

101 Ve třetí výtce Komise v podstatě uvádí, že v rozporu s tímto ustanovením je skutečnost, že provozovatelé železniční infrastruktury skupiny DB systematicky vytvářejí zisk, který může být následně a na základě sporných smluv o převodu zisku převeden na DB AG, což vede k tomu, že částky z poplatků za použití infrastruktury mohou být použity DB AG k jiným účelům než k financování činnosti uvedených provozovatelů železniční infrastruktury.

102 Za těchto okolností, má-li Soudní dvůr shledat, že Spolková republika Německo nesplnila povinnost podle čl. 7 odst. 1 směrnice 2001/14, je třeba, aby Komise prokázala zaprvé, že uvedené zisky jsou alespoň částečně výsledkem poplatků za použití infrastruktury ve smyslu tohoto ustanovení, aby mohly být pokládány za takové zisky, a zadruhé, že tyto zisky byly skutečně použity na jiné účely než na financování činnosti provozovatelů dotčené infrastruktury.

103 Je třeba konstatovat, že Komise v žádném případě neprokázala právně dostačujícím způsobem, že zisky provozovatelů železniční infrastruktury skupiny DB, ať už všechny nebo jejich část, které pocházejí z poplatků za použití infrastruktury, byly skutečně použity na jiné účely než na financování činnosti těchto provozovatelů.

104 V tomto ohledu, jak již bylo připomenuto v bodě 84 tohoto rozsudku, je na Komisi, aby prokázala, že došlo k tvrzenému nesplnění povinnosti.

105 Kromě toho, že Komise určila, kdo jsou provozovatelé infrastruktur, jejichž zisky byly na základě smluv o převodu zisku použity pro jiné účely, pouze implicitním odkazem, z písemných vyjádření Komise připomenutých v bodě 93 tohoto rozsudku vyplývá, že Komise své úvahy zakládá v podstatě na skutečnosti, že převod zisků provozovatelů infrastruktur skupiny DB na DB AG automaticky znamenal přidělení zisků na jiné účely než účely uvedené v čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/14. Sama Komise nicméně uvádí, že automatičnost, ke které se přiklonila, je prokázána pouze v určitých situacích, a sice kdyby bez poplatků nebyl vytvořen žádný zisk.

106 V této souvislosti je ostatně třeba uvést, že převod zisku provozovatele železničních infrastruktur na třetí osobu pravděpodobně nutně nevede k použití dotčených prostředků na jiné účely než na financování činnosti infrastruktur uvedeného provozovatele, jak mohl objasnit mechanismus vyplývající z LuFV II, která vytváří uzavřené toky financování pro zisky dosahované z provozování infrastruktur, které jsou plně odváděny spolkovému státu a teprve poté jsou jako takové znovu investovány do uvedené infrastruktury.

107 Komisi tedy příslušelo, aby vymezila skutkové okolnosti na podporu třetí výtky s větší přesností.

108 Kromě toho a pokud jde konkrétně o zisky dosažené v průběhu roku 2009, které DB Netz převedla na DB AG, je třeba uvést, že Spolková republika Německo zpochybnila věcnou správnost skutečnosti, že zisky převedené na DB AG pocházely z poplatků za použití infrastruktury, a uvedla, že podle zprávy o činnosti DB Netz pocházely tyto zisky především z uvolnění rezerv na prodeje nemovitostí. Komise toto vysvětlení nezpochybnila, pouze uvedla, že Spolková republika Německo nezpochybnila ostatní uvedené případy.

109 Proto není třeba posoudit, zda lze zisky dosažené provozovateli železničních infrastruktur převedené na třetí osoby považovat za poplatky za použití infrastruktury za účelem uplatňování čl. 7 odst. 1 směrnice 2001/14, což Spolková republika Německo zpochybňuje, je třeba konstatovat, že Komise neprokázala právně dostačujícím způsobem, že zisky pocházející zcela nebo zčásti od provozovatelů infrastruktur ze skupiny DB pocházely z poplatků za použití infrastruktury nebo byly použity pro jiné účely než pro financování železničních infrastruktur svěřených těmto provozovatelům.

110 Třetí výtka musí být proto zamítnuta.

***Ke čtvrté výtce vycházející z porušení čl. 9 odst. 4 směrnice 91/440 a čl. 6 odst. 1 nařízení č. 1370/2007 ve spojení s bodem 5 přílohy tohoto nařízení, jelikož veřejné prostředky poskytnuté na činnosti související s poskytováním služeb přepravy cestujících jako úhrady za veřejnou službu nebyly na účtech DG Regio vykazovány samostatně***

*– Argumentace účastnic řízení*

111 Čtvrtou výtkou Komise kritizuje Spolkovou republiku Německo za to, že v rozporu s tím, co stanoví čl. 9 odst. 4 směrnice 91/440 a čl. 6 odst. 1 nařízení č. 1370/2007 ve spojení s bodem 5 poslední odrážkou přílohy tohoto nařízení nejsou veřejné prostředky poskytnuté společnosti DB Regio na činnost související s poskytováním služeb přepravy cestujících jako úhrady za veřejné služby vykazovány na příslušných účtech této společnosti samostatně pro každou smlouvu.

112 Podle Komise jsou náhrady za závazky veřejné služby, jakož i příjmy plynoucí z prodeje jízdenek uvedeny pouze celkově či souhrnně za všechny poskytnuté služby, takže pro účely odhalování případných křížových dotací nelze ověřit v jednotlivých případech, zda nejsou poskytnuté náhrady nepřiměřené.

113 Co se týče čl. 9 odst. 4 směrnice 91/440, Spolková republika Německo tvrdí, že DB Regio, jakožto poskytovatelka regionálních dopravních služeb, podle čl. 2 odst. 2 této směrnice nespadala do působnosti tohoto ustanovení. Tento závěr vyplývá podle Spolkové republiky Německo z článku 3 směrnice 91/440, podle kterého se pojmem „regionální doprava“ rozumí „doprava uspokojující dopravní potřeby regionu“.

114 Pokud jde o porušení čl. 6 odst. 1 nařízení č. 1370/2007, Spolková republika Německo vykládá bod 5 přílohy tohoto nařízení v tom smyslu, že ukládá povinnost odděleného uvádění smluv v účetnictví pouze v případě, kdy provozovatel provozuje nejen služby, za něž je poskytována náhrada a podléhají závazkům veřejné služby, ale i jinou činnost. V takovéto situaci se DB Regio nenachází, neboť provozuje pouze dopravní služby jakožto poskytování veřejné služby.

115 V tomto ohledu Komise uznala, že bod 5 uvedené přílohy výslovně neuvádí, že v účetnictví musí být smlouvy rozepsány jednotlivě. Je však toho názoru, že takováto povinnost vyplývá z dotčeného nařízení jako celku, jakož i z jeho cíle a zvláště pak ze společně vykládaných bodů 2 a 5 přílohy nařízení č. 1370/2007.

116 Spolková republika Německo v duplice uvádí, pokud jde o údajné porušení čl. 6 odst. 1 nařízení č. 1370/2007, že cílem bodu 5 uvedené přílohy není zabránit křížovým dotacím vyplývajícím z různých druhů smluv o zajišťování veřejné služby, nýbrž křížovým dotacím vyplývajícím ze smluv zakládajícím nárok na náhradu a ze smluv, které tento nárok nezakládají.

117 Na podporu Spolkové republiky Německo italská vláda uvádí, že žádné z dotčených ustanovení nepožaduje, aby byla každá smlouva o poskytování dopravních služeb v rámci veřejné služby zveřejněna samostatně.

*– Závěry Soudního dvora*

118 Podle čl. 9 odst. 4 směrnice 91/440 musí být finanční prostředky za činnost související s poskytováním služeb přepravy cestujících jako úhrady za veřejné služby vykazovány samostatně na příslušných účtech výkazů zisků a ztrát a rozvah a nesmějí se převádět na činnost související s poskytováním jiných dopravních služeb nebo s jakoukoli jinou činností.

119 Ve snaze zvýšit transparentnost a vyhnout se křížovým dotacím v případě, kdy provozovatel veřejných služeb provozuje nejen služby, za něž je poskytována náhrada a podléhají závazkům veřejné služby, ale i jinou činnost, ukládá čl. 6 odst. 1 nařízení č. 1370/2007 ve spojení s bodem 5 první a poslední odrážkou přílohy tohoto nařízení takovému provozovateli povinnost splňovat určité minimální účetní požadavky. Takový provozovatel musí zejména zajistit, aby provozní účty pro každou z těchto činností byly oddělené a aby náklady veřejných služeb byly vyrovnávány provozními příjmy a platbami orgánů veřejné správy, aniž je umožněn převod příjmů do jiného odvětví činnosti provozovatele veřejných služeb.

120 Na základě těchto dvou ustanovení Komise vytýká Spolkové republice Německo, že nesplnila své povinnosti, jelikož finanční příspěvky na činnosti související se zajišťováním přepravy cestujících jakožto veřejné služby jsou vykazovány pouze celkově, a nikoliv, jak to vyžadují uvedená ustanovení, pro každou smlouvu zvlášť, což brání odhalování případných křížových dotací.

121 Spolková republika Německo zpochybňuje opodstatněnost čtvrté výtky z důvodu, že směrnice 91/440 se nepoužije na DB Regio a že tato výtka vychází z chybného výkladu dotčených ustanovení.

122 Je tak třeba nejprve posoudit, zda se směrnice 91/440 skutečně použije na DB Regio s ohledem na čl. 2 odst. 2 této směrnice, který ze své působnosti vylučuje železniční podniky, jejichž činnost je omezena výlučně na městskou, příměstskou nebo regionální dopravu.

123 V této souvislosti generální advokát v bodě 138 svého stanoviska uvedl, že Komise v písemných vyjádřeních poukázala na to, že z výroční zprávy za rok 2013, kterou zveřejnila DB Regio, jasně vyplývá, že oblast činnosti této společnosti zahrnuje nejen celou činnost regionální dopravy, které uskutečňuje skupina DB, ale rovněž činnost spojenou s dopravním spojením mezi Německem a sousedními zeměmi.

124 Z tohoto dokumentu, který zveřejnila sama DB Regio, a zejména z informací o mezinárodní části její činnosti tedy jasně vyplývá, že tato společnost neomezuje svou činnost pouze na městskou, příměstskou nebo regionální dopravu upravenou v čl. 2 odst. 2 směrnice 91/440.

125 Tohoto ustanovení se proto Spolková republika Německo nemůže dovolávat, aby vyloučila použití směrnice 91/440 na účetní situaci DB Regio.

126 Dále je třeba posoudit, zda Komise může platně vytýkat členskému státu, a to na základě čl. 9 odst. 4 směrnice 91/440 nebo čl. 6 odst. 1 nařízení č. 1370/2007 ve spojení s bodem 5 přílohy tohoto nařízení, skutečnost, že DB Regio ve svém účetnictví nevykazuje veřejné prostředky poskytnuté na činnost související s poskytováním přepravy cestujících jako úhrady za veřejné služby samostatně pro každou smlouvu.

127 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že ze znění ani jednoho z těchto dvou ustanovení nevyplývá, že provozovatelé služeb železniční a osobní dopravy, kteří provozují nejen služby, za něž je poskytována náhrada a podléhají závazkům veřejné služby, ale i jinou činnost, jsou povinni veřejné prostředky, které na svou činnost obdržely k zajištění veřejné služby, uvádět v ročních účetních závěrkách samostatně pro každou smlouvu.

128 Právě naopak tato dvě ustanovení ukládají těmto operátorům pouze povinnost oddělit účetnictví jejich různých oblastí činnosti.

129 Článek 9 odst. 4 směrnice 91/440 tedy vyžaduje v oblasti účtování o finančních příspěvcích na činnost související se zajišťováním přepravy cestujících jakožto veřejné služby, aby byla vykazována samostatně jednak činnost související s přepravou cestujících jakožto veřejná služba a jednak činnost, pokud jde o jiné dopravní služby. Článek 6 odst. 1 nařízení č. 1370/2007 ve spojení s bodem 5 přílohy tohoto nařízení vyžaduje oddělené účetnictví pro činnost veřejné dopravy, za kterou je poskytována náhrada za závazky veřejné služby, a pro jinou činnost, za kterou poskytována není.

130 Stejným požadavkem na oddělené účetnictví jednotlivých oblastí činnosti se řídí článek 6 směrnice 91/440, pokud jde o zaúčtování činnosti poskytování železničních dopravních služeb a správy železniční infrastruktury.

131 Z toho důvodu, jak uvedl generální advokát v bodech 146 a 153 svého stanoviska, výklad zastávaný Komisí, podle kterého jsou podniky povinny veřejné prostředky, které obdržely na činnost provozovanou jako veřejné službu, uvádět v ročních účetních závěrkách samostatně pro každou smlouvu, nelze vyvodit ani z čl. 9 odst. 4 směrnice 91/440, ani z čl. 6 odst. 1 nařízení č. 1370/2007 ve spojení s bodem 5 přílohy tohoto nařízení.

132 V této souvislosti nemůže tento závěr zpochybnit skutečnost, že bod 5 poslední odrážka přílohy nařízení č. 1370/2007 uvádí, že účetnictví provozovatelů veřejných služeb nesmí umožňovat převod příjmů z veřejné služby do jiné oblasti činnosti těchto operátorů, ani skutečnost, že povinnost, jak ji koncipuje Komise, je schopna zaručit větší transparentnost činnosti uvedených podniků a umožnit tím odhalení případných křížových dotací.

133 Ani dovolávání se užitečného účinku čl. 9 odst. 4 směrnice 91/440, ani velmi obecný rozsah postrádající praktické způsoby provedení bodu 5 poslední odrážky přílohy nařízení č. 1370/2007 nemohou samy o sobě založit konkrétní povinnosti na straně členských států, jak ji koncipuje Komise.

134 Spolkové republice Německo tudíž nelze vytýkat, že umožnila, aby finanční příspěvky za činnost související s poskytováním služeb přepravy cestujících jakožto veřejná služba byly v účetnictví DB Regio vykazovány pouze celkově.

135 Čtvrtá výtka vycházející z porušení čl. 9 odst. 4 směrnice 91/440 a ustanovení čl. 6 odst. 1 nařízení č. 1370/2007 ve spojení s bodem 5 přílohy tohoto nařízení musí být proto zamítnuta jako neopodstatněná.

136 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba konstatovat, že Spolková republika Německo tím, že nepřijala všechna nezbytná opatření, aby byla prostřednictvím řádného vedení účetnictví umožněna kontrola dodržování zákazu převádět veřejné prostředky přidělené na provozování železniční infrastruktury do oblasti poskytování dopravních služeb, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 6 odst. 1 směrnice 91/440.

**K nákladům řízení**

137 Podle čl. 138 odst. 3 jednacího řádu Soudního dvora může Soudní dvůr rozdělit náklady mezi účastníky řízení nebo rozhodnout, že každý z nich nese vlastní náklady, pokud každý účastník měl ve věci částečně úspěch i neúspěch. Vzhledem k tomu, že se žalobě Komise vyhovuje pouze částečně, je třeba rozhodnout, že každý z účastníků řízení ponese vlastní náklady řízení.

138 Článek 140 odst. 1 jednacího řádu stanoví, že členské státy, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci, nesou vlastní náklady řízení. V souladu s dotčenými ustanoveními ponesou Italská republika a Lotyšská republika vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (třetí senát) rozhodl takto:

1) **Spolková republika Německo tím, že nepřijala všechna nezbytná opatření, aby byla prostřednictvím řádného vedení účetnictví umožněna kontrola dodržování zákazu převádět veřejné prostředky přidělené na provozování železniční infrastruktury do oblasti poskytování dopravních služeb, nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001.**

2) **Ve zbývající části se žaloba zamítá.**

3) **Evropská komise, Spolková republika Německo, Italská republika a Lotyšská republika ponesou vlastní náklady řízení.**

Podpisy.