MANUEL CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2016. május 26.[1]

C-482/14. sz. ügy

Európai Bizottság
kontra

Németországi Szövetségi Köztársaság

„Tagállami kötelezettségszegés — Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34 európai parlamenti és tanácsi irányelv — Az infrastruktúra igazgatása és a szállítási tevékenység közötti, valamint a különböző fajta szállítási tevékenységek közötti könyvviteli elkülönítés — Az állami pénzeszközöknek az egyik tevékenységi területről a másikra történő átirányítására vonatkozó tilalom”

I – Bevezetés

1. E keresetben a Bizottság azt rója fel Németországnak, hogy nem teljesítette a 2012/34/EU irányelv[2] 6. cikkének (1), (3) és (4) bekezdéséből, 31. cikke (1) bekezdéséből, valamint az 1370/2007/EK rendelet[3] 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

2. A jogvita lényegében a leányvállalatok által elért nyereségeknek az anyavállalathoz, a német vasúttársaság holdingjára történő átruházásáról és e leányvállalatok könyvviteléről szól. A Bizottság szerint a Szövetségi Köztársaság nem tartja tiszteletben annak tilalmát (és az ennek alapját képező könyvviteli szabályokat), hogy az infrastruktúrákra fordított állami pénzeszközöket, a regionális személyszállítási szolgáltatások ellentételezéseit és a pályahasználati díjakat más területre ruházzák át. A háttérben vasúti szállítási szolgáltatásokat nyújtó és ilyen tevékenységhez szükséges infrastruktúrákat üzemeltető egyes vertikálisan integrált vállalkozásokon belül nyújtott rejtett támogatásokkal (esetleges kereszttámogatásokkal) kapcsolatos problémák húzódnak meg.

1 — Eredeti nyelv: spanyol.

2 — Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2012. L 343., 32. o.).

3 — A vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2007. L 315., 1. o.).

II – Jogi háttér. Az uniós jog

A – *A 2012/34 irányelv*

3. A 2012/34 irányelv az áttekinthetőség érdekében részben módosította, egységes szerkezetbe foglalta és összevonta a következő irányelveket: a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv[4], a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelv[5], valamint a vasúti infrastruktúra díjának felszámolásáról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[6].

4. A 2012/34 irányelv 65. cikkének első bekezdése szerint a 91/440 és a 2001/14 irányelv „2012. december 15-től” (tehát az elsőként hivatkozott irányelv hatálybalépésének napjától) hatályát veszti, „a IX. melléklet B. részében meghatározott irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére meghatározott határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül”.

5. Mindazonáltal 2015. március 12-én a Hivatalos Lapban közzétettek egy helyesbítést,[7] amely a 91/440 és a 2001/14 irányelv hatályon kívül helyezésének időpontját 2015. június 17-re, azaz a nemzeti jogba történő átültetésre a 2012/34 irányelv 64. cikkének (1) bekezdése szerint meghatározott határidő lejártát követő napra halasztotta.

B – A 91/440 irányelv[8]

6. A 2001/12 irányelv (2) preambulumbekezdése értelmében:

„Bizonyos alapvető funkciók szétválasztásával és/vagy egy ellenőrző és végrehajtó funkciót betöltő vasúti szabályozó szervezet létrehozásával, valamint az eredménykimutatások és mérlegek elkülönítésével egyenlő feltételek alapján és hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon hozzáférést kell biztosítani az infrastruktúrához.”

7. A 91/440 irányelv 2. cikke szerint:

„(1) Ez az irányelv a vasúti infrastruktúra igazgatására és a tagállamokban megalakult vagy a jövőben megalakuló vasúttársaságok vasúti szállítási tevékenységeire vonatkozik.

(2) Azok a vasúttársaságok, amelyek tevékenysége csupán városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatások nyújtására korlátozódik, nem tartoznak ezen irányelv hatálya alá.”

8. Ezen irányelv 3. cikkének utolsó francia bekezdése értelmében:

„Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

[…]

– »regionális szolgáltatások«: egy régió szállítási igényeinek kielégítése érdekében végzett szállítási szolgáltatások.”

4 — HL 1991. L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.

5 — HL L 1995. 143., 70. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 2. kötet, 258. o.

6 — HL L 2001. 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.

7 — Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv helyesbítése (HL 2015. L 67., 32. o.).

8 — A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2001. L 75., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 376. o.) által módosított változatban.

9. Az 6. cikk (1) bekezdése így rendelkezik:

„(1) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a vasúttársaságok által nyújtott szállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó üzletág, illetve a vasúti infrastruktúra üzemeltetéséhez kapcsolódó üzletág külön-külön eredménykimutatást és mérleget készítsen, és tegyen közzé. Az e területek egyikének kifizetett állami támogatás nem irányítható át a másik területre.

A két tevékenységi terület könyvelését úgy kell végezni, hogy az tükrözze a fenti tilalmat.”

10. A 9. cikk (4) bekezdése [9] megállapítja:

„(4) Vasúttársaságok esetében eredménykimutatást és mérleget vagy éves vagyonmérleget kell készíteni és közzétenni a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos üzleti tevékenységről. A személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekért fizetett összegeket mint közszolgálatért kapott összegeket elkülönítve kell kimutatni a megfelelő elszámolásokban; és nem irányíthatók át más közlekedési szolgáltatások nyújtásához vagy egyéb üzleti tevékenységekre.”

C – *A 2001/14 irányelv*

11. Ezen irányelv (38) és (39) preambulumbekezdése így szól:

„(38) Fontos gondoskodni arról, hogy a nemzetközi közlekedés díjai lehetővé tegyék a vasút számára a piaci igények kielégítését; következésképpen az infrastruktúra díjait a vasúti szolgáltatások végzésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költség mértékében kell megállapítani.

(39) Az infrastruktúra-használati díjak révén bekövetkező költségmegtérülés általános mértéke befolyásolja a szükséges kormánytámogatás szintjét; az egyes tagállamoknak a költségmegtérülés és a vasúti áruszállítás intermodális versenyképességének egyensúlyban tartása mellett eltérő mértékű költségmegtérítésre lehet szüksége a beszedett díjakból, beleértve a piac által megengedett felárat vagy megtérülési arányt. Ugyanakkor valamennyi infrastruktúra-díjszabási rendszer esetében kívánatos, hogy a legalább az általa előidézett többletköltséget kifizető forgalom számára tegye lehetővé a vasúti infrastruktúra használatát.”

12. A 6. cikk („Infrastruktúra-költségek és -számlák”) (1) bekezdésének első albekezdése előírja:

„(1) A tagállamok rögzítik a feltételeket, adott esetben az előlegfizetést is ideértve, annak biztosítására, hogy szokványos üzleti feltételek mellett és belátható időn belül a pályahálózat-működtető könyveiben az infrastruktúra-használati díjakból származó bevétel, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredmény és az állami támogatás legalább egyensúlyban legyen az infrastruktúra költségeivel.”

13. A 7. cikk (1) bekezdése szerint:

„(1) A vasúti infrastruktúra használati díjait a pályahálózat-működtető részére kell megfizetni, amely a díjakat tevékenysége finanszírozására használja fel.”

9 — A 2001/12 irányelv 1. cikkének 10. pontja által kiegészített bekezdés.

14. A 8. cikk (1) bekezdésének értelmében:

„(1) Amennyiben a piac ezt lehetővé teszi, a tagállamok a pályahálózat-működtető felmerült költségeinek teljes megtérülése érdekében, az optimális versenyképességnek különösen a nemzetközi vasúti áruszállítás számára való garantálása mellett hatékony, átlátható és hátrányos megkülönböztetéstől mentes elvek alapján felárat számíthatnak fel. A díjazási rendszernek tekintetbe kell vennie a vasúttársaságok által elért termelékenységnövekedést.

A díjak mértéke azonban nem zárhatja ki, hogy az infrastruktúrát olyan piaci szegmensek használják, amelyek legalább a vasúti szolgáltatás következtében közvetlenül felmerült költségeket, s ezenfelül a piac által megengedett megtérülési arányt fedezni tudják.

[…]”

D – *Az 1370/2007 rendelet*

15. Az 1. cikk (1) bekezdésének második albekezdése szerint e rendelet célja:

„(1) [Meghatározni] azokat a feltételeket, amelyek mellett az illetékes hatóságok a közszolgáltatási kötelezettségek előírásakor vagy ilyen kötelezettségek ellátására vonatkozó szerződés megkötése esetén ellentételezik a közszolgáltatóknál felmerült költségeket, és/vagy kizárólagos jogokat biztosítanak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése fejében.”

16. A „Közszolgáltatási ellentételezés” címet viselő 6. cikk (1) bekezdése előírja:

„(1) Valamely általános szabályhoz vagy közszolgáltatási szerződéshez kapcsolódó valamennyi ellentételezésnek meg kell felelnie a 4. cikkben meghatározott rendelkezéseknek, tekintet nélkül a szerződés odaítélésének módjára. Természetétől függetlenül valamennyi, az 5. cikk (2), (4), (5) vagy (6) bekezdésével összhangban közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződéshez vagy valamely általános szabályhoz kapcsolódó ellentételezésnek meg kell felelnie a mellékletben meghatározott rendelkezéseknek is.”

17. Az említett melléklet a 6. cikk (1) bekezdésében hivatkozott esetekben az ellentételezésre alkalmazandó számos szabályt tartalmaz. A melléklet 5. pontja így szól:

„Amennyiben egy közszolgáltató nem kizárólag közszolgáltatói kötelezettségek hatálya alá tartozó, ellentételezett szolgáltatásokat működtet, hanem más tevékenységeket is végez, az átláthatóság növelése és a keresztfinanszírozás elkerülése érdekében az említett közszolgáltatók számvitelében legalább az alábbi feltételeknek megfelelő elkülönítéseket kell végezni:

– az egyes tevékenységeknek megfelelő működési számlákat egymástól el kell különíteni, és a megfelelő eszközök részét és az állandó költségeket a hatályos számviteli és adóügyi szabályok szerint kell felosztani,

– a közszolgáltató bármely egyéb tevékenységéhez kapcsolódóan valamennyi változó költséget, az állandó költségekhez való megfelelő hozzájárulást és az észszerű hasznot semmilyen esetben sem lehet a kérdéses közszolgáltatásra terhelni,

– a közszolgáltatással összefüggő költségeket az üzemeltetési bevételekkel és a hatóságok kifizetéseivel kell kiegyenlíteni, kizárva a bevételek átvitelének lehetőségét a közszolgáltató más tevékenységi területére.”

III – A vonatkozó ténybeli háttér

18. A Deutsche Bahn cégcsoport, amelynek csúcsán a Deutsche Bahn AG holding (a továbbiakban: DB AG) áll, a belföldi és nemzetközi személy- és áruszállítási, logisztikai és vasúti szállításhoz kapcsolódó kiegészítő szolgáltatások ágazatában tevékenykedik.

19. Az AEG[10] 9a. cikke előírja, hogy a 2012/34 irányelv 3. cikkének (3) bekezdésében az irányelv I. mellékletével összefüggésben említett vasúti infrastruktúra különböző elemeinek üzemeltetését a következők végzik: a) a DB Netz AG társaság, a fő, illetve mellék pályahálózatokat, és az ezekhez kapcsolódó létesítményeket érintően; b) a DB Station & Service AG, amely a hálózat üzemeltetésével kapcsolatos olyan szolgáltatásokat nyújt, mint például az utasperonok és rakodók; ideértve a személypályaudvarok és az áruterminál területén lévőket is; és c) a DB Energie GmbH, amely a vontatáshoz használt, elektromos áram átalakításához és továbbításához használatos üzemekkel foglalkozik.

20. A személy- és áruszállítást (és az olyan kiegészítő szolgáltatásokat, mint a catering) a Deutsche Bahn cégcsoport leányvállalataként a DB Mobility Logistics AG társasághoz (a továbbiakban: DB ML AG) tartozó különböző cégek végzik, amely törzstőkéjének 100%-ával a DB AG rendelkezik. A DB ML AG vállalkozásainak tagja a DB Regio AG, amely regionális vasúti szállítási szolgáltatásokkal[11] foglalkozik a Németországi Szövetségi Köztársaság egész területén.

21. A DB AG befolyásszerzésről és a nyereség átruházásáról szóló megállapodásokat (a továbbiakban: nyereség átruházásáról szóló megállapodás) kötött a DB Netz AG, a DB Station & Service AG és a DB Energie GmbH leányvállalataival. E megállapodásoknak megfelelően: a) a leányvállalatok nyereségeit átutalják az anyavállalatnak, a DB AG által történő felhasználásának korlátozására vonatkozó kikötés nélkül; és b) a DB AG köteles kiegyenlíteni a leányvállalatoknál felmerülő veszteségeket.

22. Az ellenkérelmében a német kormány néhány pontosítást tett. Különösen a következőket hangsúlyozza: a) a nyereség átruházásáról szóló megállapodás kettős jellegét, mivel a DB AG kötelezettséget vállal a leányvállalatainál esetlegesen felmerülő működési hiány kiegyenlítésére is; és b) az anyavállalattól a DB Netz AG részére nyújtott pénzügyi eszközök az utóbbi évek összesített vizsgálatai szerint bőven meghaladják az előbbinek átutalt nyereségeket.

23. A német kormány viszonválaszában ugyanakkor azt állítja, hogy 2015. január 1-jén hatályba lépett a Szolgáltatási és Finanszírozási Szerződés II[12], amelynek alapján (2a. cikk 1. pont) a leányvállalatok adózás utáni nettó eredményét osztalékfizetés keretében teljes egészében át kell adni a szövetségi államnak és azt ugyancsak teljes egészében infrastruktúra fejlesztésére kell fordítani.

IV – Az előzetes közigazgatási eljárás és a Bíróság előtti eljárás

A – *A pert megelőző eljárás*

24. A Bizottság 2012. november 22-i felszólító levelével értesítette a német hatóságokat az akkor még hatályos 91/440 és a 2001/14 irányelv, valamint az 1370/2007 rendelet lehetséges megsértéséről. Azt rótta fel a Szövetségi Köztársaságnak, hogy lehetővé tette, hogy a DB AG könyvvitele figyelmen kívül hagyja a más területekre, különösen a vasúti személyszállítás területére történő, a következők

10 — Az 1993. december 27-i Allgemeines Eisenbahngesetz (a vasútról szóló általános törvény; a továbbiakban: AEG) (9. cikk) vezette be a német jogba a 91/440 irányelv 6. cikke szerinti elkülönített könyvelési kötelezettséget.

11 — Autóbusszal is, de az a jelen jogvita szempontjából nem releváns.

12 — Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (a továbbiakban: LuFV II).

átruházásra vonatkozó tilalmakat: a) az infrastruktúrára szánt állami pénzeszközök; b) a közszolgáltatás keretében nyújtott regionális szintű személyszállítási szolgáltatás ellentételezései; és c) a vasúti hálózat használatáért járó díjak. A pénzeszközök hűtlen kezelése a nyereség átruházásáról szóló megállapodások alkalmazásából következik.

25. A német kormány 2013. március 20-i levelében adott válaszában vitatta a Bizottság kifogásait, ezért ez utóbbi 2013. június 21-i indokolással ellátott véleményében megismételte a felszólító levélben már kifejtett álláspontját. Ismételten arra kérte a német kormányt, hogy két hónapon belül hozza meg az e véleményének megfelelő intézkedéseket.

26. 2013. augusztus 21-i válaszában a német kormány továbbra is elutasította a Bizottság kifogásait. E válasz alapján a Bizottság előterjesztette a jelen keresetet.

B – *A Bíróság előtti eljárás*

27. A Bíróság Hivatala 2014. október 31-én vette nyilvántartásba a keresetet, 2015. február 4-én pedig az ellenkérelmet. A Bizottság 2015. április 16-án nyújtotta be válaszát, a német kormány pedig 2015. június 11-én a viszonválaszt.

28. 2015. március 12-én az Olasz Köztársaság azt kérte, hogy engedélyezzék számára az ügybe való beavatkozást a német kormány kérelmének támogatása érdekében. A beavatkozás 2015. április 14-i határozattal történő engedélyezését követően 2015. május 14-én benyújtotta beavatkozási beadványát.

29. A német kormány kérelme és az eljárási szabályzat 76. cikke alapján 2016. március 3-án tárgyalást tartottak, amelyen az említett kormány és a Bizottság vett részt.

V – A felek kérelmei

30. A Bizottság azt kéri, hogy a Bíróság:

– állapítsa meg, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság – mivel megengedte, hogy a vasúti infrastruktúra működtetésére kifizetett állami pénzeszközöket a szállítási szolgáltatási területre lehessen átirányítani – megsértette a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit;

– állapítsa meg, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság – mivel nem biztosította, hogy a vasúti infrastruktúra működtetésére kifizetett állami pénzeszközök szállítási szolgáltatási területre történő átirányítására vonatkozó tilalom betartása számviteli úton ellenőrizhető legyen – megsértette a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit;

– állapítsa meg, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság – mivel nem biztosította, hogy az infrastruktúra-használati díjakat csak a pályahálózatot működtető vállalkozási tevékenységének finanszírozására lehessen felhasználni – megsértette a 2001/14 irányelv 7. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit;

– állapítsa meg, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság – mivel nem biztosította, hogy a személyszállítási közszolgáltatások nyújtásáért kifizetett állami pénzeszközöket a megfelelő elszámolásokban elkülönítve mutassák ki – megsértette a 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdéséből, valamint az 1370/2007 rendelet mellékletének 5. pontjával összefüggésben értelmezett 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit;

– kötelezze a Németországi Szövetségi Köztársaságot az eljárási költségek viselésére.

31. A német kormány azt kéri, hogy a Bíróság utasítsa el a keresetet, elsődlegesen mint elfogadhatatlant, másodlagosan mint megalapozatlant, és a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére.

32. Az Olasz Köztársaság azt kéri a Bíróságtól, hogy a keresetet mint elfogadhatatlant utasítsa el.

VI – A kereset elemzése

A – *A kereset elfogadhatatlansága iránti kérelemről*

1. A kereset teljes egészében való elfogadhatatlanságáról

33. A Németországi Szövetségi Köztársaság két elfogadhatatlansági kifogást hoz fel a keresettel szemben: a kifogások egyértelmű megfogalmazásának általánosságban vett hiányát, valamint azt, hogy a Bizottság a 2012/34 irányelvre hivatkozik, amelynek átültetési határideje a kereset előterjesztésének időpontjában még nem járt le.

a) A kifogások egyértelmű megfogalmazásának általánosságban vett hiányáról

34. A német kormány szerint a kereset, és különösen az abban szereplő kifogások nem kellően egyértelműek annak megértéséhez, hogy a Bizottság az uniós jognak a nemzeti jogba nem megfelelően történő átültetését, vagy annak helytelen alkalmazását, vagy akár valamilyen jogellenes magatartást kifogásol-e.

35. Ismeretes, hogy az eljárási szabályzat 120. cikkének c) pontja és az azt értelmező ítélkezési gyakorlat bizonyos feltételeket támaszt a keresetlevéllel szemben a kötelezettségszegés megállapítása iránti eljárásokban. Így annak meg kell jelölnie a jogvita tárgyát, és tartalmaznia kell a jogalapok rövid ismertetését, illetve annak kellően egyértelműnek és pontosnak kell lennie ahhoz, hogy az alperes elő tudja készíteni védekezését, illetve a Bíróság gyakorolhassa felülvizsgálati jogkörét. A kereset alapját képező lényeges jogi és ténybeli szempontoknak összefüggően és érthetően kell kitűnniük magából a kereset szövegéből.[13]

36. A Bizottság e keresetlevélbe a Németországi Szövetségi Köztársaság által feltehetően megsértett uniós jogi rendelkezéseket (a keresetlevél 2–12. pontja) és a releváns nemzeti jogot foglalta bele, különösen az AEG 9. cikkét (kereset 13. pontja), valamint meghatározott tényállási elemeket (14–26. pont), ezáltal elbírálhatók a kifogások olyan formában, ahogy azok az egyes kifogásokra irányuló elemzésben és a kereseti kérelemben szerepelnek.

37. E kifogások koherenciáját illetően, a keresetlevél az elején (1. pont) és az ezt követő fejtegetések (például a 35., 52., 59. és 75–77. pont) során is felhívja a figyelmet arra, hogy a felrótt kötelezettségszegések nem az uniós jognak a nemzeti jogba történő hiányos átültetésén, hanem a kereseti kérelemben egyénileg és konkrétan meghatározott magatartásokon alapulnak.

38. Véleményem szerint tehát alaki szempontból a kereset kellően egyértelmű és összefüggő a fent hivatkozott ítélkezési gyakorlat követelményei szerint, és lehetővé teszi, hogy a tagállamok védelemhez való jogukat gyakorolják, ahogy ez tényleges meg is történt. Mivel a Bizottság egyáltalán nem a hiányos átültetést rója fel a német kormánynak, hatástalanok e kormány azon érvei, amelyek a nemzeti jogának a jogvita tárgyát képező rendelkezésekhez való igazításával kapcsolatosak. Következésképpen ezt az elfogadhatatlansági kifogást el kell utasítani.

13 — A 2014. január 16-i Bizottság kontra Spanyolország ítélet (C-67/12; EU:C:2014:5), 41. és 42. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

b) A 2012/34 irányelvről mint a kereset alapjáról

39. A keresetet 2014. október 30-án terjesztették elő, és ebben a Bizottság a 2012/34 irányelv megsértését állapította meg. Tény, hogy akkor ez az irányelv már hatályban volt (66. cikk), és 2012. december 15-től hatályon kívül helyezte (65. cikk) többek között a 91/440 és 2001/14 irányelvet. 2015. március 12-én azonban egy „helyesbítést" tettek közzé a Hivatalos Lapban, amely az említett irányelvek hatályon kívül helyezésének időpontját 2015. június 17-re halasztotta, azaz a tagállamok jogrendjébe való átültetésre irányadó határidő lejártát követő napra.

40. E módosítás következtében a Bizottság, amelynek a 2012/34 irányelv megsértésére alapozott keresete 2014. október 30-án érkezett a Bírósághoz (a helyesbítést megelőzően), válaszában azt kérte, hogy ha a 2012/34 irányelv nem minősül relevánsnak, kérelmeit úgy kell tekinteni, hogy azok a 91/440 és 2001/14 irányelvek vonatkozó cikkein alapulnak.

41. A német kormány azzal érvel, hogy vele szemben nem lehet a 2012/34 irányelvre hivatkozni, mivel a Bizottság keresetének benyújtásakor az átültetési határidő még nem járt le, ami a kereset nyilvánvaló elfogadhatatlanságát jelenti.

42. Úgy gondolom, hogy ez az érv nem fogadható el. Egyrészt, a keresetlevél 4. pontjából kitűnik, hogy bár a Bizottság a 2012/34 irányelvre hivatkozott, a kifogások ez utóbbi irányelv olyan elemeit tartalmazták, amelyek már a 91/440 és 2001/14 irányelvekben is szerepeltek. Másrészt, nem róható fel a Bizottsággal szemben, hogy e jogszabályt választotta, mivel ahhoz, hogy a keresetet a hatályos jogra alapozza, nem tehetett mást, mint hogy a kereset előterjesztésekor hatályban lévő egyetlen irányelvet, azaz a 2012/34 irányelvet válassza. Ha a keresetét csupán a két hatályon kívül helyezett irányelvre (91/440 és 2001/14 irányelv) alapozza, az elfogadhatatlansági kifogás előterjesztésének kockázatával járt volna, mert időbeli hatályuk okán jogi érvényességgel nem rendelkező rendelkezésekre hivatkozott volna. Ezenkívül a kereseti kérelemben előterjesztett kifogások egyébként közvetlenül a 2012/34 irányelvre vonatkozó hivatkozásokat követően tartalmazzák a 91/440 és 2001/14 irányelvnek az esetekkel összefüggő jogi rendelkezéseit.

43. A mód, ahogy a Bizottság kérelmeinek védelme érdekében a szabályozásra hivatkozott, nemcsak helyesnek, hanem a legmegfelelőbbnek tűnik a 91/440 és 2001/14 irányelv visszaható hatályú különös feltámasztása fényében, amelyet a Tanács valósított meg egy 2015. március 12-én elfogadott atipikus „helyesbítéssel", amikor már egyik irányelv sem volt hatályban. [14]

44. Végeredményben rendkívüli formalizmusról és alkalmatlan szigorról tanúskodna, ha ezen indok alapján a kereset elfogadhatatlanként történő elutasítását javasolnám.

2. Az egyes kifogások elfogadhatatlanságáról

45. A német kormány azt állítja, hogy az első három kifogás nem egyértelmű, különösen azért, mert a „mivel elfogadja, hogy" (első kifogás) és „mivel nem biztosítja" (második és harmadik kifogás) kifejezéseket használja.

14 — Úgy vélem, hogy e kereset szempontjából nem fontos meghatározni, hogy a helyesbítési technika alkalmas-e az elért joghatás kiváltására, azaz a hatályon kívül helyezett irányelvek hatályának visszaállítására.

46. A valamely kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetben felvetett kifogások egyértelműségét és koherenciáját nem lehet megítélni azon mondatból és a kereset azon kontextusából kiragadott néhány szó alapján, amelynek részét képezik. A német kormány által vitatott nyelvi kifejezések valójában az összes olyan előző érv összefoglalását képezik, amelyeket a Bizottság kifogásai indokolására alkalmaz. [15]

47. Márpedig, e kereset kontextusában a két kifejezés az alperes egy-egy olyan magatartására utal, amelyet a Bizottság összeegyeztethetetlennek minősít a Németországi Szövetségi Köztársaság azon kötelezettségeivel, amelyek a szóban forgó irányelvekből (és rendeletből) erednek. Egyébként a német kormány által benyújtott ellenkérelem és viszonválasz terjedelmes megállapításai, valamint azok tartalma kellőképpen bizonyítják, hogy az megértette a vele szemben felhozott kifogásokat, és az esetleges kétértelműségükből eredő akadályoztatás nélkül védekezni tudott. Következésképpen ezen elfogadhatatlansági kifogást el kell utasítani.

48. A kereset elutasítása szempontjából az sem támadható, hogy a Bizottság nem említette az első és negyedik kifogásban felrótt kötelezettségszegés tárgyát képező konkrét nemzeti jogi szabályokat, amikor, ahogy azt már kifejtettem, semmilyen hibás átültetést nem ró fel a német kormánynak.

49. Összefoglalva úgy vélem, hogy el kell utasítani az elfogadhatatlansági kifogásokat, és át kell térni az érdemi vizsgálatra, amelyet rendszertani okok miatt a második kifogással kezdek.

B – *A második kifogásról, amely a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének megsértésén alapszik, amennyiben a Németországi Szövetségi Köztársaság nem biztosította, hogy a vasúti infrastruktúra működtetésére kifizetett állami pénzeszközök szállítási szolgáltatási területre történő átirányítására vonatkozó tilalom betartása megfelelő könyvvitellel úton ellenőrizhető legyen*

1. A felek érvei

50. A Bizottság a Németországi Szövetségi Köztársaságnak a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdése második mondatának megsértését rója fel, mivel a pályahálózat-működtető vállalkozások könyvelése alapján nem igazolható az említett infrastruktúrára fordított állami pénzeszközöknek a szállítási szolgáltatási területre történő átirányítására vonatkozó tilalom betartása.

51. Különösen azt kifogásolja, hogy az állami támogatásokkal finanszírozott vagyon nem szerepel a cégcsoport társaságainak beszámolójában található eszközállományban, és a nyereség átruházásáról szóló megállapodásokból se következtethető ki a pénzeszközök átirányításának mértéke, mivel a holding beszámolói nem tükrözik, hogy a nyereség az infrastruktúrával kapcsolatos különböző igazgatási tevékenységekből származik-e.

52. Az ellenkérelemben a német kormány három érvre hivatkozik. Egyfelől azt állítja, hogy a 2012/34 irányelv 6. cikkének (4) bekezdése olyan újdonságnak számít, amely nem szerepelt a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében, következésképpen a jelen ügyre nem alkalmazható. [16]

53. Másfelől, másodlagos jelleggel, nem ért egyet a 2012/34 irányelv 6. cikkének (4) bekezdése tekintetében a Bizottság által javasolt értelmezéssel. Véleménye szerint e rendelkezés csupán a vasúti szállítást végző vállalkozások és az infrastruktúráért felelős vállalkozások közötti könyvelési elkülönítést követeli meg, amelynek a DB AG csoport eleget tesz a szállítási ágazat (DB ML AG és a leányvállalatai) és az infrastruktúrát működtető ágazat (DB Netz AG, DB Station & Service AG y

15 — A Bíróság kötelezettségszegési eljárásokban hozott néhány ítéletének rendelkező részében használja e kifejezéseket. A vasúti szabályozás ugyanezen területén lásd: a 2013. október 3-i Bizottság kontra Olaszország ítélet (C-369/11; EU:C:2013:636) rendelkező részének 1. pontja.

16 — E tekintetben arra hivatkozik, hogy a 2012/34 irányelv nemzeti jogba való átültetésére vonatkozó határidő még nem járt le az indokolással ellátott vélemény időpontjában.

DB Energie GmbH) közötti szervezeti szétválasztásnak köszönhetően. Azt állítja, hogy e megközelítés megegyezik azzal, amelyet a Bizottság az úgynevezett „negyedik vasúti csomag”[17] keretében azon új irányelvre vonatkozó javaslatában támogat, amelynek 7a. cikke (3) bekezdése előírja a pályahálózat-működtetők pénzügyi folyamatainak a szállítást végző vállalkozások pénzügyi folyamataitól való teljes elkülönítését, ez *a contrario sensu* azt bizonyítja, hogy a hatályos szabályozásnak nem követel meg ilyen erőteljes leválasztást.

54. Harmadsorban, szintén másodlagos és megelőző jelleggel a német kormány azt állítja, hogy a 2012/34 irányelv 6. cikkének (4) bekezdését megfelelően, sőt az átültetési határidő lejárta előtt ültette át a belső jogba. Hozzáteszi, hogy a mérlegben szereplő eszközök között az állami pénzeszközökre tett hivatkozások teljes hiánya nem azt jelenti, hogy belső könyvelési szempontból ne tartanák azokat nyilván.

55. A Bizottság azt a választ adja, hogy a német kormány valójában nem vitatta az infrastruktúráért felelős vállalkozások elszámolásaiban az állami pénzeszközök feltüntetésének hiányát. E hiány miatt nem bizonyítható az állami pénzeszközöknek a szállítási szolgáltatási területre történő átirányítására vonatkozó tilalom betartása, amely cselekmény önmagában ellentétes a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésével. Részben elfogadja a 2012/34 irányelv 6. cikke (4) bekezdésének újító jellegét, de kizárólag a megfogalmazást illetően, mivel értelme és lényege nem változott, ahogy azt az irányelvjavaslat is bizonyítja.[18]

56. Az állami pénzeszközök könyvelését illetően a Bizottság azt állítja, hogy a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének második albekezdését az első albekezdés fényében kell értelmezni, amely egyértelműen utal arra, hogy a mérlegnek és az eredménykimutatásnak nyilvánosnak kell lennie, ezért nem elég, ha a „belső” könyvelésben tüntetik fel az adatokat.

57. Az olasz kormány beavatkozási beadványában a német kormány véleményét osztja a 2012/34 irányelv 6. cikke (4) bekezdésének újító jellegét és a tagállamokkal szembeni érvényesíthetőség ebből fakadó hiányát illetően. Hozzáteszi, hogy a „nyomonkövethetővé tegye” kifejezést ezen irányelv 56. cikkének (12) bekezdésével összhangban kell értelmezni, amely alapján az igazgatási szervezet jogosult a pályahálózat-működtetőknél ellenőrzéseket végezni éppen annak ellenőrzése érdekében, hogy eleget tesznek-e a könyvelési elkülönítésnek. Arra hivatkozik, hogy az említett 56. cikk a VIII. mellékletre utal, és annak újító jellegét hangsúlyozza az, hogy az említett melléklet milyen részletességgel sorolja fel azokat a könyvelési adatokat, amelyeket a pályahálózat-működtetőknek az igazgatási szervezet rendelkezésére kell bocsátaniuk.

58. E megállapításokra válaszolva a Bizottság kiemeli, hogy az 56. cikk célja nem a megelőző 6. cikk tartalmának csökkentése, hanem az, hogy több hatáskört is biztosítani kíván az igazgatási szervezetnek munkája megkönnyítése érdekében, például a VII. mellékletben részletezett dokumentumok benyújtásának előírásával.

17 — Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó javaslat (COM(2013) 29 final, 2013. január 30.), 14. o.

18 — Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvjavaslat (COM(2010) 475 final, 2010. szeptember 17.), 6. o.

2. Értékelés

59. A Bizottság által a Németországi Szövetségi Köztársasággal szemben felhozott kifogás (lényegében véve a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének megsértése) előzménye, hogy a német hatóságok által az egyes vagyoni elemek finanszírozásához nyújtott állami pénzeszközök nincsenek megfelelően feltüntetve a pályahálózat-működtetők mérlegében és eredménykimutatásában, és a cégcsoport beszámolóiban szereplő eszközállományba sem kerülnek bejegyzésre. E könyvvitel nem teszi lehetővé az állami pénzeszközöknek az infrastruktúra-üzemeltetési feladatok területéről a vasúti szállítási szolgáltatások nyújtásának területére történő átirányítására vonatkozó tilalom ellenőrzését.

60. A feltehetően megsértett rendelkezés három alapfeltételt tartalmaz: a) a vasúttársaságok által biztosított szállítási tevékenységek és a vasúti infrastruktúra üzemeltetésével összefüggő tevékenységek könyvelési elkülönítése, amely magában foglalja az adott tevékenységre vonatkozó beszámolók külön-külön történő elkészítését és közzétételét (az első albekezdés első mondata)[19]; b) az állami pénzeszközöknek e két tevékenységi terület egyikéről a másikra történő átirányítására vonatkozó tilalom a könyvelés területén is, amely a kereszttámogatások tilalmát jelenti (első albekezdés második mondata); és c) azon kötelezettség, miszerint minden ilyen tevékenységi terület könyvelését úgy kell végezni, hogy az tükrözze az említett tilalmat (második albekezdés).

61. A német kormány elsődlegesen arra hivatkozott, hogy kifejezetten a 2012/34 irányelv vezette be a jelenlegi 6. cikk (4) bekezdésében annak kötelezettségét, hogy a könyvelést úgy kell végezni, hogy „az nyomonkövethetővé tegye az állami pénzeszközök átirányítási tilalmát”, tehát korábban nem volt megkövetelhető, mivel az ezen irányelv átültetésére irányadó határidő a jelen kereset előterjesztésének időpontjában még nem járt le.

62. Úgy vélem, hogy ez az érvelés nem fogadható el, mert a rendelkezés már 1991-es eredeti változatának megfogalmazása szerint a kereszttámogatások ellenőrzésére törekedett, és ezért megkövetelte a könyvelés átláthatóságát. A 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdése második albekezdésének eredeti változata szerint, amelyet a 2001/12 irányelv nem módosított, „a két tevékenységi terület [infrastruktúra és szállítás] könyvelését úgy kell végezni, hogy az tükrözze a fenti tilalmat”, amely az állami pénzeszközöknek egyik területről a másikra történő átirányítására vonatkozik.

63. A negyedik preambulumbekezdésből kitűnik, hogy a 91/440 irányelv célja a vasúthálózat hatékony működtetésének könnyebbé tétele, egyrészt a szolgáltatásnyújtás, másrészt pedig a szállítási tevékenységekhez szükséges infrastruktúra elkülönítésével, ennek minden esetben szintén elkülönített könyveléssel kellett járnia. A 2001/12 irányelv megerősítette ezt az elképzelést, és kibővítette a könyvelési elkülönítésre vonatkozó kötelezettséget a két legfontosabb dokumentumtípus, az eredménykimutatás és a mérleg esetén. Ezenkívül, ez utóbbi irányelv (9) preambulumbekezdése szerint a kötelezettséget kiterjesztették a személy- és áruszállítást végző vállalkozásokra is.

64. Az elkülönítés vezérelve mindkét irányelv esetében a teljes átláthatóság elérése és néhány olyan infrastrukturális költség belefoglalásának egyértelművé tétele volt, mint a közszolgáltatási kötelezettségek kapcsán felmerülő költségek, az infrastruktúra építésével kapcsolatos meg nem térülő költségek (*sunk costs*), az infrastruktúra fenntartási és működtetési költségei, valamint az infrastruktúra-kapacitás odaítélésének költségei.[20]

19 — A 2013. február 28-i Bizottság kontra Németország ítélet (C-556/10; EU:C:2013:116), 55. pont.

20 — Di Pietrantonio, L. / Pelkmans, J., *The Economics of EU Railway Reform*, Bruges European Economic Policy Briefings; Briefing 8. sz., 2008. szeptember, 17. o.

65. A könyvelés által biztosított átláthatóság [21] egyébiránt a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének második mondatában az eredeti szövegben már tiltott kereszttámogatások felderítését is szolgálja. Ebben a szövegkörnyezetben a „tükrözni” ige [22] csak úgy értelmezhető, hogy elő kell segíteni a tilalom ellenőrzését, ami nehezen lenne elérhető, ha a tilalom nem konkretizálódik a könyvelésben. Az sem állítható, hogy a 2012/34 irányelv általi új megfogalmazás különös ellenőrzési kötelezettséget vezetett volna be (az előző változathoz viszonyított *újdonságot*), hanem inkább előmozdította esetleges ellenőrzését, amennyiben a könyvvitel megfelelő módon „tükrözi” a tilalmat.

66. Következésképpen el kell utasítani a német kormány által elsődlegesen hivatkozott érvet.

67. Másodlagos jelleggel az említett kormány lényegében azt állítja, hogy a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése az infrastruktúra üzemeltetésének és a szállítási szolgáltatásoknak megfelelő könyvelési számlák elkülönítését követeli meg, nem pedig azt, hogy a kapott állami pénzeszközök megjelenjenek az eredménykimutatásokban és a mérlegekben. A német vasúttársaságok esetéhez hasonlóan elegendő lenne a belső könyvvitelben való feltüntetésük.

68. Egyetértek a Bizottsággal abban, hogy ez az értelmezés nem elfogadható. A 2830/77/EGK rendelet [23] már tartalmazta azt a kötelezettséget, hogy az állami pénzeszközök szerepeljenek mind a mérlegben („a befektetési kiadások támogatása – amely magában foglalja az állami részvételt az egyes beruházási projektek megvalósításában” [24]), mind az eredménykimutatásban (74. számlasor: „ellentételezések és támogatások” és a 91.5 számlasor „kiegyenlítő támogatások” [25]). Az említett irányelv első preambulumbekezdése kiemelte, hogy az állam és a vasúttársaságok közötti viszonyra vonatkozó szabályokat a gazdasági társaságokra alkalmazandó pénzügyi és számviteli elvek ihlették. A rendelet ezenkívül célként jelölte meg e vállalkozások pénzügyi eredményeinek és az ilyen jellegű állami beavatkozások átláthatóságának javítását.

69. Kétségtelen, hogy a 2001/14 irányelv 37. cikke hatályon kívül helyezte a 2830/77 rendeletet, ugyanakkor a Bizottság a 91/440 irányelvnek a 2001/12 irányelvvel egy intézkedéscsomagban benyújtott reformjára vonatkozó indoklása során kijelentette, hogy annak ellenére, hogy a vasúttársaságokkal szemben már fennálltak ezek a kötelezettségek a 2830/77 rendelet értelmében, azokat *világosan és egyértelműen* bele kell foglalni a 91/440 irányelvbe (a 2001/12 irányelvvel). [26] A 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének végleges változata megegyezik a javaslat szerinti megfogalmazással.

70. A fenti magyarázatokból az következik, hogy a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében a mérlegre és az eredménykimutatásra történő utalás ugyanolyan kötelező erővel helyettesítette a 2830/77 rendelet értelmében már 1978-tól létező, az állami pénzeszközöknek ezekben a könyvelésekben történő feltüntetésre vonatkozó kötelezettséget.

71. Egyébként ellentmondásos lenne, ha ez nem így történne, és a 91/440 irányelv reformja, amelynek célja éppen a vállalkozások könyvelésének nagyobb átláthatósága volt, enyhítette volna az eredménykimutatás és a beszámoló a célból történő felhasználására vonatkozó kötelezettséget – ami nem következett be –, hogy áttekinthetőbben legyenek az állam és a vasúttársaságok közötti pénzügyi viszonyok.

21 — A Bizottság munkadokumentuma – A vasúti infrastruktúra kapacitás allokációjáról, használati díjairól és biztonsági tanúsításáról szóló irányelvjavaslat egyes cikkeinek magyarázata (COM(1998) 480 final), 5. o. (a továbbiakban: Dokumentum COM(1998) 480 final).

22 — Az általam összehasonlított nyelvi változatok ugyanezt az igét vagy valamilyen hasonló értelmű kifejezést használnak: „reflects” angolul; „reflète” franciául; „Dieses Verbot muss (…) zum Ausdruck kommen” németül; „riflettere” olaszul; „reflectir” portugálul; „Dit verbod moet terug te vinden zijn” hollandul; és „återspegla” svédül.

23 — A vasúttársaságok számviteli rendszereinek és éves számviteli beszámolóinak összehasonlíthatóságához szükséges intézkedésekről szóló, 1977. december 12-i 2830/77/EGK tanácsi rendelet) (HL 1977. L 334., 13. o.).

24 — A 2830/77 rendelet 4. cikkének (1) bekezdése I. és II. mellékletével összefüggésben.

25 — A 2830/77 rendelet 4. cikkének (2) bekezdése III. és IV. mellékletével összefüggésben.

26 — Dokumentum COM(1998) 480 final, 9. o.

72. Összességében, a pénzeszközök puszta feltüntetése a vasúttársaságok belső könyvelésében, amire a német kormány hivatkozik, nem felel meg a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése szerinti feltételeknek. Következésképpen a védekezésül felhozott második érv sem elfogadható.

73. A német kormány harmadik érve, miszerint helyesen ültette át az uniós szabályokat nemzeti jogába, nem releváns, mivel, ahogy azt már említettem, a Bizottság nem állítja, hogy az átültetés hibás lenne.

74. Az olasz kormány ehhez kapcsolódó érve sem elfogadható, mivel a kötelezettségszegést nem a 2012/34 irányelv (amely a hivatkozott 56. cikket tartalmazza), hanem a 91/440 irányelv alapján kell vizsgálni, amely viszont nem tartalmaz ehhez hasonló rendelkezést. A hivatkozott 56. cikk megállapítja, hogy a tagállamoknak milyen feladatokat és jogköröket kell biztosítaniuk a vasúti ágazat igazgatási szervezetei számára, azon, a számvitelre vonatkozó feladatokat és hatásköröket is beleértve, amelyek a (12) bekezdés értelmében szintén a 6. cikkben előírt számviteli elkülönítési kötelezettség teljesítésére irányulnak.

75. A fenti megállapításokból az következik, hogy ha az infrastruktúrára fordított állami pénzeszközök nem tükröződnek a leányvállalatok, sem az anyavállalat nyilvános beszámolóiban – amely tényt a német kormány egyáltalán nem tagad –, e beszámolók bemutatása, az egyik vagy a másik értelemben, megakadályozza a pénzeszközök vasúti szállítás területére történő átirányítására vonatkozó tilalom betartásának ellenőrzését.

C – *Az első kifogásról, amely a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének azáltal történő megsértésén alapul, hogy a nyereség átruházásáról szóló megállapodások útján lehetővé válik, hogy a vasúti szolgáltatásokat a vasúti infrastruktúra számára fenntartott forrásokkal finanszírozzák*

1. A felek érvei

76. A Bizottság szerint a Németországi Szövetségi Köztársaság a nyereség átruházásáról szóló megállapodások útján (amelyet az anyavállalat kötött az infrastruktúráért felelős három leányvállalattal) elfogadja, hogy a vasúti infrastruktúra üzemeltetésére biztosított állami pénzeszközök egy részét a szállítási szolgáltatásokkal összefüggő tevékenységekre irányítják át. E magatartás sérti a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdését.

77. Ilyen helyzet állna elő különösen akkor, ha a vasúti infrastruktúráért felelős vállalkozások (azaz a DB Netz AG, a DB Station & Service AG és a DB Energie GmbH) nyereségeit kizárólag az említett társaságoknak jutatott állami pénzeszközöknek köszönhetően érték volna el. Tekintettel a DB AG által a nyereség átruházásáról szóló megállapodásokban vállalt kötelezettségre, amely szerint kötelezi magát a leányvállalatai esetleges veszteségeinek fedezésére, az ilyen módon átengedett nyereségeket a szállítási szolgáltatások hiányának csökkentésére lehetne fordítani.

78. A Bizottság szerint irreleváns, hogy az ilyen pénzeszközöket nem lehet a cégcsoport egyik vállalkozásától a másikhoz közvetlenül átirányítani, és hogy az átruházás közvetett módon a nyereségeknek az anyavállalathoz való áthelyezésével történik: mindkét eljárási mód ellentétes a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének értelmével és szellemével.

79. A német kormány úgy értelmezi ezt a cikket, hogy azzal nem ellentétes, hogy a leányvállalatok nyereséget szereznek, sem az, hogy később azt az anyavállalathoz irányítsák, kizárólag az infrastruktúrára fordított állami pénzeszközök átirányítása tiltott, nem pedig azon bevételek átirányítása, amelyeket az infrastruktúra üzemeltetését végző vállalkozások kereskedelmi tevékenységeikkel szereznek, és amelyek a 2001/14 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének hatálya alá

tartoznak. Mindenesetre, a két rendelkezés által az állami pénzeszközök (a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése) és az infrastruktúra használati díjából származó bevételek között (a 2001/14 irányelv 7. cikkének (1) bekezdése) tett megkülönböztetés független azon kérdéstől, hogy a bevételeket támogatott eszközök útján szerezték-e.

80. A 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének a német jogba való átültetése kapcsán a német kormány arra hivatkozik, hogy azt helyesen hajtotta végre az AEG 9. cikke (1) bekezdésének b) pontjában.

81. A német kormány tagadja a pénzeszközök elrejtését, ahogy azt a Bizottság állítja, mivel a DB AG könyvelésében szerepelnek, bár csak az éves beszámolóban jelenik meg az állami támogatások nettó értéke, amely tényezőt az anyavállalatnak átruházandó nyereségek vagy a kiegyenlítendő veszteségek kiszámításához használnak fel. Ezenkívül a vasúti infrastruktúráért felelős vállalkozások javára szóló állami pénzeszközöket teljes mértékben fel kell használni azokban a befektetési projektekben, amelyekre fordítani kívánják, ez megakadályozza, hogy a nyereségek túlzott mértékben növekedjenek. Míg e vállalkozások vállalják a vasúti pályák fenntartásának és karbantartásának költségeit, a *Bund*, azaz a szövetségi állam feladata alkotmányos küldetésének teljesítése keretében [27] a vasúti hálózattal összefüggő szükségletek tervezése, valamint a befektetési projektek támogatás útján történő finanszírozása. [28]

82. A Bizottság válaszban nem ért egyet azzal, ahogyan az alperes értelmezi a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdését. Véleménye szerint a 2001/12 irányelvre vonatkozó javaslatból az következik, hogy e cikk célja az egyenlő bánásmód és a hátrányos megkülönböztetés tilalmának biztosítása minden vasúttársaság tekintetében, amely cél csak az infrastruktúra teljes finanszírozásának figyelembevételével, tehát egyrészt az összes költség és másrészt valamennyi bevétel, azaz az állami pénzeszközök és a pályahasználati díjak figyelembevételével érhető el. A német kormány feltehetően rendszertani értelmezése megfoszthatja a szóban forgó rendelkezést hatékony érvényesülésétől.

83. A Bizottság azt is vitatja, hogy a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése szerinti „állami támogatások” kifejezés kizárólag egy állami költségvetés által és meghatározott jogalap értelmében nyújtott állami pénzeszközökre vonatkozik. A cikk célja a kereszttámogatások elkerülése, és mind szó szerinti megfogalmazása, mind pedig az előkészítő munkadokumentumok [29] megerősítik, hogy az állami támogatások rendszere (EUMSZ 107. cikk) értelmében vett állami pénzeszközökről van szó, amely ugyanezt a kifejezést alkalmazza.

84. A Bizottság egyrészt arra hivatkozik, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság nem biztosítja, hogy a DB AG cégcsoport pályahálózat-működtető társaságainak kifizetett állami pénzeszközök a nem elegendő bevétel által okozott finanszírozási hiányra korlátozódjanak. Másrészt azt állítja, hogy a 2001/14 irányelv 8. cikke összességében véve nem biztosítja a jogot az infrastruktúrákat üzemeltetők számára ahhoz, hogy a használatukból származó díjakat úgy számítsák ki, hogy rendszeresen nyereséget hozzanak. Ezenkívül azt állítja, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaságban előírt belső ellenőrzések nem megfelelőek az állami pénzeszközök átirányításának megfékezésére.

27 — A *Grundgesetz* (Alaptörvény) 87.e. cikkének (4) bekezdése.

28 — A Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz, a pályahálózatok terjedelméről szóló szövetségi törvény; BGBl. I. 1874. o.; a továbbiakban: BSWAG) 8. cikkének (1) és (4) bekezdése.

29 — A Bizottság munkadokumentuma – A vasúti infrastruktúra kapacitás allokációjáról, használati díjairól és biztonsági tanúsításáról szóló irányelvjavaslat egyes cikkeinek magyarázata – COM(1998) 480 final (a Bizottság 1998. július 22-én nyújtotta be), 30. o.

85. A német kormány válaszában azt állítja, hogy a Bizottságnak nem támasztotta alá bizonyítékokkal érveit, és megvédi a Bundesnetzagentur [30] és a Bundesrechnungshof [31] által az állami pénzeszközök költségére vonatkozó előzetesen és utólagosan végzett ellenőrzéseket. Azt is állítja, hogy a kifogás 2015. január 1-jétől, a LuFV II hatálybalépésétől okafogyottá vált. [32]

86. Az olasz kormány azt állítja, hogy a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése figyelembe veszi az állam és a pályahálózat-működtető között fennálló pénzmozgásokat, de csak arra szorítkozik, hogy a kereszttámogatások kockázatának elkerülésére irányuló számviteli szabályokat állapítson meg. Véleménye szerint ugyanakkor semmilyen akadálya nincs annak, hogy a hálózat működtetője önállóan kezelje a nyereségeket.

87. E tekintetben az olasz kormány hangsúlyozza, hogy a Bíróság elismerte a holding formában szerveződő vállalkozási struktúrákat [33] és a Bizottság megközelítése a 91/440 irányelv 4. és 5. cikkével szemben leszűkíti a vasúttársaságok igazgatási autonómiájának határait.

88. A Bizottság válaszában ismét arra hivatkozott, hogy a holding típusú szerveződések jogszerűsége önmagában nem jelenti azt, hogy a vállalkozáscsoporton belüli pénzmozgások is jogszerűek.

2. Értékelés

89. Az első kifogás vizsgálatához mindenekelőtt meg kell jegyezni, hogy a Bíróságnak a 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdése értelmezésére vonatkozó ítélkezési gyakorlata szerint e rendelkezés csak a vasúttársaságok által biztosított szállítási tevékenységek és a vasúti infrastruktúra üzemeltetésével összefüggő tevékenységek könyvelési elkülönítését írja elő. [34] Nem vonható tehát kétségbe közvetlenül vagy közvetve azon társasági formák – és azok hatásainak – érvényessége, amelyek a holdingra jellemző struktúrákat alkalmazzák.

90. Ugyancsak tisztázni kell, hogy milyen pénzeszközökre utal a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése, mivel a Bizottság a pályahasználati díjakat ezek közé szándékozik sorolni, ami számomra nem tűnik helytállónak. E bevételeket a felhasználók a vasúti infrastruktúráért felelős vállalkozások tevékenységének ellenszolgáltatásaként fizetik meg, ezért nem bír az állam által a vállalkozások rendelkezésére bocsátott állami pénzeszköz jellegével. E jelleget viselik ellenben az említett vállalkozásoknál felmerülő hiányt kiegyenlítő támogatások, ha a díjszabás nem fedezi az említett infrastruktúra fenntartásának és működtetésének költségeit (kiegyenlítő támogatás), amennyiben közvetlenül valamely közigazgatási hatóság fizeti azt. Amint az a harmadik kifogás elemzése esetén látható lesz, Németország átlagköltségen alapuló díjrendszert fogadott el, amely akár nyereségszerzést is biztosíthat az infrastruktúrával megbízott vállalkozás számára, ezért e jogcímen semmilyen kiegészítő támogatást nem kaphatna. Következésképpen a Bizottság kifogását úgy kell értelmezni, hogy az csupán a német állam (vagy tág értelemben véve annak részét képező bármely intézménye) által közvetlenül nyújtott állami pénzeszközökre vonatkozik.

30 — A Szabályozott Szolgáltatások Szövetségi Ügynöksége.

31 — Német Szövetségi Számvevőszék; a Bundeshaushaltsordnung (A szövetségi költségvetésről szóló törvény; utolsó módosítás: BGBl. I., 2178. és azt követő oldalak, különösen a 2182. o.; a továbbiakban: BHO) 91. cikke értelmében.

32 — Lásd a 23. pontot.

33 — 2013. február 28-i Bizottság kontra Németország ítélet (C-556/10; EU:C:2013:116), 55. pont.

34 — Uo.

91. A kereszttámogatásokkal kapcsolatban a 91/440 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy a vasúttal összefüggő két tevékenység (a szállítási szolgáltatás nyújtása és az infrastruktúra igazgatása) könyveléseinek tükröznie kell az ezekre vonatkozó tilalmat. Ha a Bizottság felrója egy tagállamnak a szóban forgó cikk megsértését, kellő bizonyítékot kell nyújtania, azt igazolandó, hogy az egyik területen kifizetett állami támogatásokat ténylegesen átirányították másik területre, és az (egyik és másik terület) könyvvitele nem fedte fel e szabálytalanságot.

92. Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 258. cikk alapján indított kötelezettségszegés megállapítása iránti eljárásban a Bizottság feladata az állítólagos kötelezettségszegés fennállásának bizonyítása, vagyis elő kell adnia – bármilyen vélelemre való hivatkozás nélkül – a kifogás bizonyításához szükséges tényeket.[35] Ezenkívül, a valamely nemzeti rendelkezés végrehajtásával kapcsolatos keresetet illetően, a kötelezettségszegés megállapításához kizárólag a tagállami rendelkezés tartalmát érintő kereset esetén általában figyelembe vettől eltérő természetű bizonyítékok benyújtása szükséges. Ilyen körülmények között a kötelezettségszegést csak akkor lehet megállapítani, ha a tagállam terhére róható kifogásolt nemzeti közigazgatási gyakorlat iratokkal kellőképpen és részletesen alátámasztható.[36]

93. A Bizottság által álláspontjának alátámasztására benyújtott iratok kiemelik az infrastruktúrával megbízott leányvállalatok veszteségeinek és nyereségeinek alakulását (a kereset A.2. melléklete). A Bizottság ezenkívül benyújtotta a DB AG és a DB Netz AG között létrejött, a nyereség átruházásáról szóló szerződés egy másolati példányát (A.1. melléklet). Ezekkel azt kívánta hangsúlyozni, hogy amennyiben a nyereség – véleménye szerint – kizárólag az infrastruktúra területén könyvelt állami pénzeszközökkel érhető el, az átruházásról szóló megállapodás lehetővé tette a szállítás veszteséges üzemeltetéséhez való átirányítást (ahogy már említettem, a szállítási ágazat vállalkozásaival létrejött adott megállapodásban a veszteségek pótlására előírt kötelezettség áll fenn).[37]

94. A Bizottság gyanújának alátámasztására logikusan felépítve előadja, hogy a nyereségeknek az infrastruktúráért felelős leányvállalatoktól a DB AG-hez történő átruházását végeredményben az infrastruktúrákra szánt azon állami pénzeszközökből finanszírozzák, amelyeket később a szállítási ágazathoz tartozó vállalkozásokra fordítanak. A gyanú azonban nem elegendő a kifogásolt kötelezettségszegés alátámasztására, ha a feltételezésen túl valójában nem kerül megerősítésre az állami pénzeszközöknek az egyik területről a másikra történő tényleges áthelyezése.

95. Az a kifogás, amely szerint nincs elegendő biztosíték a pénzeszközök átirányításának megelőzésére, nem alapozhat meg marasztaló ítéletet. Nem vitatva, hogy a Szövetségi Köztársaság joga ugyanúgy tiltja az ilyen átruházásokat, mint a 91/440 irányelv, és mivel vannak olyan belső ellenőrző szervek, amelyek ezeket megállapíthatják, az említett irányelv 6. cikke (1) bekezdése megsértésének felrovása esetén bizonyítani kellett volna, hogy az átirányítások valóban megtörténtek, és nem elég csak a megelőzésükhöz szükséges elővigyázatosság hiányát megállapítani.

96. Kétségtelen, hogy nem lehet a Bizottságot *probatio diabolicára* kötelezni, azaz nem lehet olyan iratokat kérni tőle, amelyek nem léteznek vagy lehetetlen a benyújtásuk. Azonban, egyrészt a leányvállalatok és az anyavállalat könyveit és mérlegeit ellenőrzik és közzéteszik. Másrészt, és elsősorban, ha – ahogy azt a második kifogás elemzése keretében javasoltam – a Bizottság által hivatkozott állami pénzeszközök nem tükröződnek az említett számlákban vagy mérlegekben, e hiányosság megállapításával a Bizottság úgy tekintheti, hogy kérelmének helyt adtak, azaz megállapították a könyvviteli kötelezettségszegést.

35 — 2013. október 3-i Bizottság kontra Olaszország ítélet (C-369/11; EU:C:2013:636), 68. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

36 — 2006. április 27-i Bizottság kontra Németország ítélet (C-441/02; EU:C:2006:253), 49. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

37 — A csatolt iratok és mellékletek szigorúan véve nem a 6. cikk értelmében vett könyvelési jellegűek. Nem jelzik, hogy e vállalkozások könyvelése milyen eszközökkel és milyen könyvelési tételekben hiúsítja meg a tilalom tükrözését.

97. Más szóval kifejezve, ha a vasúttársaságok elszámolásaiban hiányoznak az állami pénzeszközökre vonatkozó adatok, és ez a hiány éppen az első kifogás igazolásához szükséges bizonyítást nehezíti meg, úgy vélem, hogy a következetes megoldás inkább ennek kimondása, mint egy olyan kifogás mellett kitartani, amelyet a keresetlevél kérelmeket tartozó részébe foglaltan a Bizottság nem tudott okirattal igazolni.

98. Végeredményben az állami pénzeszközökkel részben vagy kizárólagosan szerzett nyereségek elosztására vonatkozó okfejtés (amennyiben néhány év alatt a DB Netz AG nyereségei csak a támogatásoknak voltak köszönhetők) csak olyan konkrét bizonyítékok nélküli feltételezés marad, amelyek alapján a kereset e részének helyt lehetne adni, ami azt követelte volna meg, hogy hitelt érdemlő módon kellett volna bizonyítani a jogtalan átirányítások valós anyagi és könyvelési helyzetét. Ehhez hozzá kell tenni, hogy úgy tűnik, hogy 2015 óta a LuFV II[38] elfogadásával tisztázódott az infrastruktúrát ellátó cégek nettó eredményének rendeltetése, amelyet a szövetségi államnak kell átutalni, hogy újra befektetésre kerüljön ugyanezen a területen.

99. Úgy vélem tehát, hogy a Bizottság nem szolgáltatott elegendő bizonyítékot az első kifogás alátámasztására.

D – *Harmadik kifogás, amely a 2001/14 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének megsértésén alapszik, mivel nincs biztosítva, hogy az infrastruktúra-használati díjakat csak a pályahálózat-működtető tevékenységének finanszírozására fordítsák*

1. A felek érvei

100. A Bizottság azt állítja, hogy DB AG által a vasúti infrastruktúrát üzemeltető leányvállalataival kötött, nyereség átruházásáról szóló megállapodások rendelkeznek az infrastruktúra használatáért felszámított díjaknak az anyavállalat részére történő átruházásáról. Az ilyen eljárás véleményem szerint azt jelenti, hogy a 2001/14 irányelv 7. cikkének (1) bekezdésében foglalt előírással szemben azt nem kizárólag a pályahálózat-működtető tevékenységeire fordítják. Ez lenne a helyzet, ha a díjbevételek semmilyen nyereséget nem eredményeztek volna.

101. A német kormány vitatja ezt az álláspontot, arra hivatkozással, hogy rendszertani szempontból a 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése, 7. cikke (1) bekezdésének első albekezdése és a 8. cikkének (1) bekezdése a pályahálózat-működtető részére bizonyos megtérülési arányt biztosít, amely a felszámítható díjak részét képezi. Ezenkívül nincs semmilyen olyan szabály, amely az általa szerzett nyereségek felhasználását szabályozná, így teljes mérlegelési jogkörrel rendelkezik a tekintetben, hogy a nyereségeket az anyavállalat részére átengedje.

102. A német kormány szerint ezért a 2001/14 irányelvvel nem ellentétes a nyereségek átengedése, ha azokat a vállalkozás saját pénzeszközeinek megfelelő megtérülési arány alapján kiszámított infrastruktúra-használati díjaknak köszönhetően érték el. Az AEG 14. cikk (4) bekezdése első mondatának rendelkezése szerint a díjakat úgy kell meghatározni, hogy a pályahálózat-működtető költségeit fedezzék (a 2001/14 irányelv 8. cikkének (1) bekezdése alapján nyitva álló lehetőség), és ezek kiegészíthetők a piac által megengedett megtérülési aránnyal. Az ily módon keletkezett profit a Bizottság álláspontjával szemben nem eredményez semmilyen hiányt az infrastruktúra finanszírozásában.

38 — Lásd ismét a 23. pontot.

103. Végezetül az említett kormány megerősíti, hogy értelmezését a Bizottság által a negyedik vasúti csomag keretében kidolgozott, új módosító javaslat is alátámasztja (7a. cikk), amelynek szövege nem követeli meg, hogy az infrastruktúra használatából származó bevételeket szükségképpen a vasúthálózat üzemeltetésére vagy fenntartására kell fordítani. [39]

104. A Bizottság válaszában azt állítja, hogy a 2001/14 irányelv 6. cikke az általában a közvetlen költségekkel összefüggésben alkalmazott díjszámítási módszerrel (7. cikk (3) bekezdése), valamint, a krónikus hiánnyal magyarázható, amely az üzemeltető vállalkozásokra akkor jellemző, ha a közhatalmi szervek nem vállalják át legalább részben az infrastruktúra költségeit. Ebből a szempontból nézve a 6. cikk arra kötelezi a tagállamokat, hogy pénzügyi felelősséget vállaljanak az infrastruktúra üzemeltetőivel szemben, és egyensúlyozzák ki költségvetéseiket.

105. A Bizottság a válaszában megemlíti a Bundesrat véleményét, [40] amely alátámasztja az álláspontját és bemutatja a nyereség átruházásáról szóló szerződések negatív hatásait. Megjegyzi, hogy a LuFV II 2015. január 1-jei hatálybalépése éppen a Bundesrat „politikai követelésének" tesz eleget annak előírásával, hogy az infrastruktúra-üzemeltetők nyereségét közvetlenül a szövetségi államhoz (*Bund*) kell átirányítani, hogy azt az üzemeltető vállalkozásokba fektesse.

106. A német kormány a viszonválaszban elismeri, hogy a DB Netz AG által a DB AG számára átruházott pénzeszközök teljes mértékben vagy részben a „vasúti menetvonalak" használatáért járó bevételekből származnak, ugyanakkor arra hivatkozik, hogy az infrastruktúra használata miatt elveszítik díjként való minősítésüket legkésőbb akkor, ha azt a DB Netz AG a menetvonalak használati engedélyének ellentételezéseként megfelelően megkapja, és ha azokat tevékenységek finanszírozására fordítják.

107. Az olasz kormány nem nyújtotta be saját észrevételeit a harmadik kifogással kapcsolatban, csupán a német álláspont támogatására szorítkozott.

2. Értékelés

108. Az eljárás felei nem értenek egyet a 2001/14 irányelv 7. cikke (1) bekezdésének azon értelmezésével, amely szerint az infrastruktúra használati díjait a pályahálózat-működtető részére kell megfizetni, amely „a díjakat tevékenysége finanszírozására használja fel". A Bizottság a rendelkezés szövegéhez hű, korlátozó megközelítést javasol, míg a német kormány úgy gondolja, hogy nem ír elő a díjak beszedéséből származó nyereségeket érintő semmilyen kötelezettséget; továbbá szerinte, amennyiben nyereségszerzésre törekszik, a „tevékenység" kifejezés nem korlátozza azon díjak alkalmazását, amelyek, ha tartalmazzák a megtérülés mértékét, jogszerűen átirányíthatók az anyavállalathoz.

39 — Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó javaslat (2013. január 30-i COM(2013) 29 végleges), 14. o.

40 — A Bundesrat (Bundesrat-Drucksache) 559/2/12. sz. dokumentuma, 25. o. A Bizottság különösen a dokumentum ezen részletét idézi: „*Az utóbbi években, a DB AG fejleszteni kezdte azon tevékenységi területeket, amelyeken természetes monopóliummal rendelkezett – közlekedési pályák, utasok számára biztosított állomások és energia –, hogy nyereséget hozó, jövedelmező pillérekké tegye […]. A DB AG által az infrastruktúráért felelős leányvállalataival kötött, a nyereség átruházásáról szóló szerződés értelmében az infrastruktúrát ellátó vállalkozások nyereségei automatikusan átkerülnek a holdingtársasághoz, amelyben azt nemzetközi szinten használják fel, anélkül, hogy egy meghatározott célra fordítanák, például, a logisztikai ágazat vállalkozásainak megszerzésére […]. Végső soron ez a politika a pályák és az állomások, valamint az energiaszolgáltatás tekintetében rendkívül magas árakhoz vezet* […]."

109. A 2001/14 irányelv 7. cikke (3) bekezdésének értelmezése során a Bíróság a (12) és (20) preambulumbekezdés alapján elismerte, hogy az bizonyos mozgásteret biztosított a pályahálózat-működtetők számára.[41] A díjszabás kiszámításához ez utóbbiak számára egy skála áll rendelkezésre, az említett irányelv 7. cikkének (3) bekezdésében megállapított minimális érték (amely a vasúti szolgáltatás üzemeltetéséből származó közvetlen költséggel egyezik meg) és a 8. cikk (1) bekezdésében foglalt maximális érték között (amely a pályahálózat-működtetők által viselt teljes költséggel egyenlő).[42]

110. A 2001/14 irányelv lehetővé teszi, hogy a két határérték között a díj változhat, figyelembe véve a kapacitáshiányt (7. cikk (4) bekezdése), a környezeti hatások költségét (ugyanezen 7. cikk (5) bekezdése), egyes beruházási projekteket (8. cikk (2) bekezdése), illetve előírt kedvezményeket (9. cikk).[43]

111. Márpedig úgy vélem, hogy a 7. cikk (1) bekezdésének sem a szövege, sem a szerkezete, sem a célja, sem a 2001/14 irányelv többi cikkével fennálló rendszertani kapcsolata nem engedi meg az infrastruktúrát üzemeltető számára oly kedvező értelmezést, mint amelyet a német kormány támogat.

112. A tartalmát illetően, bár a 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése megemlíti „az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredményt”, a 7. cikk (1) bekezdésében szereplő „tevékenység” kifejezés kétségtelenül a pályahálózat-működtetőre jellemző feladatra utal, azaz azon feladatra, amely felhatalmazza a működtetőt a pályák és ezekhez szorosan kötődő egyéb elemek használati díjának előírására és beszedésére.

113. A szerkezetét illetően meg kell jegyezni, hogy a díjszabási módszerektől eltérően (amelyek tekintetében a 2001/14 irányelv többféle lehetőséget nyújt), a 7. cikk (1) bekezdésének rendelkezése a beszedett díjak felhasználása tekintetében nem enged eltérést: nem lehet árnyalni vagy kivételeket tenni azon kötelezettség tekintetében, amely szerint a díjak összegét az infrastruktúra finanszírozására kell fordítani.[44] Logikus, hogy ez így legyen, mivel az irányelv abból az elvből indul ki, hogy a díjnak csak az adott vonat közlekedtetéséből közvetlenül eredő költséget, azaz a rövid távú határköltséget[45] (a (39) preambulumbekezdéssel összhangban értelmezett 7. cikk (3) bekezdése) kell fedeznie, valamint az adott vonat közlekedtetésével kapcsolatban legalább részben, de közvetlen módon felmerülő egyéb olyan költségeket, mint például a vasúti jelzőberendezésekhez, a forgalomirányításhoz és a fenntartáshoz kapcsolódó költségek.[46]

114. Mivel a díjfizető felhasználó kizárólag az infrastruktúra általa történő használatából keletkező határköltséget fedezi, a pályahálózat-működtető vállalkozások az üzemeltetéssel kapcsolatos strukturális hiányt kénytelenek elviselni.[47] Ezért ha a 2001/14 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése elfogadja a határköltségen alapuló díjszabási elvet, az olyan állami finanszírozás (kiegyenlített támogatás) tekinthető megfelelőnek, amelynek a pályahálózat-működtető könyvelésében tükröződnie kell.

41 — 2013. február 28-i Bizottság kontra Németország ítélet (C-556/10; EU:C:2013:116), 82. pont.

42 — Uo., 85. pont.

43 — Uo., 86. pont.

44 — Ez történik a 8. cikk (1) és (2) bekezdése szerinti egyes költségeken alapuló felárakkal és díjakkal is.

45 — Ezt állította meg a Bizottság a 2013. május 30-i Bizottság kontra Lengyelország ítéletben (C-512/10; EU:C:2013:338), 63. pont, és ezt erősíti meg néhány helyen a jogi szakirodalom is, lásd: Amaral, M. és Danielowitzova, N., „(Co)régulation économique des industries de réseau: le cas de la tarification de l’infraestructure ferroviaire en Europe”, in.: *L’espace Ferroviaire Unique Européen – Quelle(s) réalité(s)*?, Rapoport, C. irányítása alatt, Bruylant kiadó, Brüsszel, 2015., 245. o.

46 — 2013. május 30-i Bizottság kontra Lengyelország ítélet (C-512/10; EU:C:2013:338), 81. pont.

47 — Amaral, M. és Danielowitzova, N., i. m., 249. o.

115. Ebben az összefüggésben, azzal, hogy a díjbevételeket az infrastruktúra üzemeltetője által végzett tevékenység finanszírozására fordítják, nem csak a díjbeszedést, hanem azt is biztosítják, hogy a díjakat ismét az üzemeltető tevékenységére fordítsák. Ezzel egy multiplikátorhatást kívántak elérni, azaz arra ösztönözni az üzemeltetőt, hogy a forgalom növekedjen és a lehető legjobban használja ki a hálózatát,[48] talán abból a célból, hogy hosszú távon állami támogatás nélkül egyensúlyozzák ki az elszámolásokat.[49]

116. A 2001/14 irányelv nem biztosít jogalapot egy olyan díjbeszedési rendszer engedélyezéséhez, amely mentesíti a pályahálózat-működtetőt a 7. cikk (1) bekezdésében előírt azon kötelezettség alól, miszerint a díjbeszedésből eredő bevételeket tevékenysége finanszírozására kell felhasználni. Mivel tehát a jogalkotó egyáltalán nem módosította azon kötelezettséget, amely szerint az infrastruktúra-használati díjakból szerzett bevételeket az infrastruktúrák javára kell felhasználni, ezt tiszteletben kell tartani. Abban az esetben, ha a tagállamok által elfogadott díjszabási módszer nyereséget jelentő megtérülést eredményez, a nyereségek továbbra is a díj címén beszedett bevételek részét képezik, azok minden következményével együtt.

117. A Bizottság ugyanis nem azt rója fel a német kormánynak, hogy a díjakból eredő nyereségeket átutalja az anyavállalatnak, hanem annak biztosítékát hiányolja, hogy azt a pályahálózat-működtetők tevékenységének finanszírozására használja fel. E tekintetben a német hatóságok azon érvei, miszerint a nyereségeknek a DB AG részére történő átruházása általában jogszerű, nem érintik a jogvita megoldását, mivel, ismétlem, az e kifogásban felrótt kötelezettségszegés nem vonatkozik az átruházásra mint olyanra.

118. Ezen előfeltevések megállapítását követően a Bizottság által az e kifogás keretében előterjesztett marasztalás iránti kérelem ugyanúgy nem rendelkezik kellő bizonyító erővel, mint az elsőként ismertetett. E kérelem megint csak a körülmények és az előzmények olyan összességén, tehát egy olyan feltételezésen alapszik, amely valószínűsíti (de kellően nem bizonyítja) a kívánt következtetést.

119. A Bizottság bizonyítékként a Bundesrat fent hivatkozott dokumentumát nyújtotta be.[50] A német parlament felsőházának a vasúti jogszabályokra vonatkozó új szabályozásról szóló törvénytervezettel kapcsolatos[51] észrevételeiről meg kell jegyezni, hogy 1996. január 1-jétől az elővárosi személyszállítás a *Länder* (szövetségi tartományok) hatáskörébe tartozik[52], amelyeknek ügyfélként, befektetőként és az egyes tartományokban a szolgáltatás nyújtásáért felelős hatóságként észszerű érdekük fűződik az infrastruktúrával foglalkozó DB AG leányvállalataitól származó pénz sorsának alakulásához.

120. E dokumentum értékének csorbítása nélkül (a német kormány által hivatkozott politikai jelleg ellenére), ebből kellő bizonyossággal nem következik, hogy a pályahálózat-működtetők által az anyavállalathoz átirányított nyereséget a kötelezettségszegés megállapítása iránti keresetben megjelölt időszakban nem fordították az említett infrastruktúrákra. Kétségtelen, hogy a módosításra irányuló törvénytervezet 25. cikkének (3) bekezdésével kapcsolatos észrevételeiben a *Bundesrat* világossá teszi

48 — COM(1998) 480 final dokumentum, 76. o.

49 — Úgy tűnik, hogy a 2001/14 irányelv 6. cikkének (2) bekezdése felhívja a tagállamokat, hogy törekedjenek a célkitűzés elérésére.

50 — Lásd a 105. pontot.

51 — A 2012. november 23-i Stellungnahme des Bundesrates, amelynek címe: „Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich”.

52 — Az Alaptörvény 106a. cikkének első mondata értelmében ezt nekik kell finanszírozniuk a *Bund* (szövetségi állam) segítségével, és hozzájárulásuk a személyszállítás ezen ágazata költségeinek 60%-át teszi ki. Lásd: Gersdorf, H., „Finanzierung und Regulierung der Eisenbahninfrastruktur – zwei Seiten einer Medaille”, in.: *Eisenbahn zwischen Markt und Staat in Vergagenheit und Generwart*, Miram, F. és Schmoeckel, M. (szerkesztők), Mor Siebeck kiadó, Tübingen, 2015., 110. o.

azon követelményét, miszerint az infrastruktúra területén elért nyereséget „kizárólag” e területen használják fel újra,[53] az említett észrevételekből kockázatos azonban a jövőre nézve arra következtetni, hogy a Bizottság kérelmének megfelelő, múltbeli események miatti elmarasztalás határozott megállapítása szilárdan megalapozott.[54]

121. Az első kifogással kapcsolatban kifejtett álláspontomhoz hasonlóan, ha a vasúttársaságok könyvelése oly módon nem teszi lehetővé a különböző fogalmak világos elhatárolását (abban az esetben állami pénzeszközökről volt szó, jelenleg pedig díjakról), hogy az egyik vagy a másik nyomon követhetősége, illetve rendeletetésük nyomon követhetősége teljes mértékben biztosított, az elemzés tárgyát képező kérelem nehezen fogadható el.

122. Meg kell tehát állapítani, hogy a harmadik kifogás nem bizonyított.

E – *E. A 91/440 irányelv 9. cikke (4) bekezdésének és az 1370/2007 rendelet mellékletének 5. pontjával összefüggésben értelmezett 6. cikke (1)bekezdésének megsértésén alapuló negyedik kifogásról, amely szerint Németország nem biztosította, hogy a személyszállítással kapcsolatos közszolgáltatások nyújtásáért kifizetett állami pénzeszközöket a megfelelő elszámolásokban elkülönítve mutassák ki*

1. A felek érvei

123. A Bizottság rója fel a Németországi Szövetségi Köztársaságnak, hogy DB Regio AG tevékenységeire (közszolgáltatás keretében történő szállítás) fordított állami pénzeszközök nem elkülönítve szerepelnek az említett társaság elszámolásaiban, a 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdésében és az 1370/2007 rendelet melléklete 5. pontjának utolsó francia bekezdésével összefüggésben értelmezett 6. cikkének (1) bekezdésében foglalt rendelkezésekkel ellentétben.

124. A Bizottság szerint a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezéseit, valamint a jegyeladásokból származó bevételeket valamennyi nyújtott szolgáltatás tekintetében kizárólag átfogóan vagy összesítve tüntetik fel, amely ok miatt nem bizonyítható, hogy a nyújtott ellentételezések az egyes esetekben túlzott mértékűek-e az esetleges kereszttámogatások feltárása szempontjából.

125. A Bizottság azzal érvel, hogy az olyan vállalkozások, mint a DB Regio AG nem hivatkozhatnak a 91/440 irányelv 2. cikkének (2) bekezdésében foglalt, az irányelv hatálya alól történő kizárásra vonatkozó szabályra. Azt állítja, hogy ezen irányelv hatálya olyan vállalkozásokra is kiterjeszthető, amelyek az anyavállalat által ellentételezésben részesülhetnek, mivel egyébként könnyen kijátszhatnák az irányadó rendelkezéseket.

53 — A fent hivatkozott Stellungnahme des Bundesrates, 27. o.

54 — Emlékeztetnem kell ismét, hogy a 2015-ös LuFV II.-ban foglalt, a DB AG és a szövetségi állam között létrejött szerződéses viszony szerint a vasúti pályahálózat használati díja címén elért nyereségeknek az állam részére történő átutalása megköveteli, hogy a teljes összeget az infrastruktúra finanszírozására használják fel. Úgy tűnik tehát, hogy a kötelezettségszegés megállapítása iránti kereset elérte az alapvető célját (végeredményben azt, hogy a német hatóságok a Bizottság álláspontja szerint járjanak el ebben a helyzetben).

126. A német kormány szerint a negyedik kifogás valójában a 2012/34 irányelv 6. cikkének (3) bekezdése által módosított 91/440 irányelv 9. cikke (4) bekezdésének azon új megfogalmazásából ered, amely az irányelv hatályát a regionális szállítást végző vállalkozások tekintetében a célból módosította, hogy ezek közül kizárja azokat, amelyek különálló hálózatokon nyújtanak szolgáltatásokat.[55] Az új megfogalmazás időbeli hatálya okán nem alkalmazható a jelen ügyre.

127. A 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdését illetően a Németországi Szövetségi Köztársaság azt állítja, hogy a DB Regio AG regionális szállítási szolgáltatások üzemeltetőjeként, a 2. cikk (2) bekezdése alapján nem tartozott az irányelv hatálya alá. A Bizottság által előadottakkal szemben, a 91/440 irányelv 3. cikke által a regionális szolgáltatásokra adott fogalommeghatározást idézi, amely az „egy régió szállítási igényeinek kielégítése érdekében végzett szállítási szolgáltatásokat" foglalja egybe. E tekintetben kifejti, hogy az irányelv (1991-es változat) által végül használt fogalom az Európai Parlament módosításait tartalmazta, amelyek bővítették a Bizottság által javasolt korlátozottabb fogalmat, és az 1191/69/EGK rendelet[56] szerinti fogalomra hivatkozott, amely hivatkozást a Parlament szintén mellőzött.

128. Az 1370/2007 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének megsértését illetően a német kormány úgy értelmezi (az említett cikk által hivatkozott) melléklet 5. pontját, hogy az kizárólag akkor írja elő a szerződések elkülönített feltüntetését az elszámolásokban, ha az üzemeltető közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó szabályok miatt ellentételezett tevékenységeket egyéb tevékenységekkel együtt végez. Nem ez a helyzet a DB Regio AG esetében, amely csak közszolgáltatás keretében végez szállítási szolgáltatásokat.

129. A Bizottság érdemben vitatja, hogy a kifogás a 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdésében már szereplő anyagi jogi rendelkezésekre összpontosul, a 2. cikkének szövegét figyelembe véve, amelynek értelmében a DB Regio AG nem különállóként, hanem a DB AG csoporthoz fűződő viszonya keretében vizsgálandó, ezért nem lehet ezen irányelv 2. cikkének (2) bekezdésére hivatkozni.

130. Az 1370/2007 rendelet 6. cikkének (1) bekezdését illetően, bár elismeri, hogy a melléklet 5. pontja kifejezetten nem említi az egyedi szerződések szerinti könyvelési elhatárolást, a Bizottság úgy véli, hogy az ilyen kötelezettség a szabályozás összességéből, valamint a céljából, és különösen a melléklet 2. és 5. pontjának együttes értelmezéséből következik (az első megállapítja az ellentételezések határát, a második bizonyos könyvelési feltételeket ír elő).

131. A német kormány viszonválaszában megismétli, hogy a 2012/34 irányelv megváltoztatta az alkalmazási kört a regionális szállítással foglalkozó vállalkozások tekintetében, amely új szabályozás csak 2015. június 17-től érvényesíthető a tagállamokkal szemben. Az 1370/2007 rendelet 6. cikke (1) bekezdésének feltehető megsértésével kapcsolatban azt állítja, hogy a melléklet 5. pontjának célja nem a különböző típusú közszolgáltatási szerződések közötti, hanem az ellentételezés megfizetését lehetővé tévő és az azt lehetővé nem tévő szerződések közötti kereszttámogatások elkerülése.

55 — A legfontosabb módosításokként ki kell emelni: a) az 1370/2007 rendelet 7. cikkére történő hivatkozást, amely az előző változatban nem szerepelt; b) az állami pénzeszközökre történő hivatkozásnak a közszolgáltatás keretében végzett személyszállítási szolgáltatásokra való korlátozását, amikor korábban még e hivatkozás szélesebb körű volt, azaz valamennyi szállítási szolgáltatásra vonatkozott; és c) azon vállalkozó vasúti társaságok kizárását a 91/440 irányelv II. fejezetének hatálya alól, „amelyek csupán […] regionális szolgáltatásokat nyújtanak vasúti infrastruktúrán üzemelő szállítási szolgáltatások számára fenntartott különálló helyi és regionális hálózatokon, illetve kizárólag városi vagy elővárosi vasúti szolgáltatások számára fenntartott hálózatokon".

56 — A vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet (HL 1969. L 156., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 19. o.).

132. Az olasz kormány a német érveléssel ért egyet: egyetlen szóban forgó szabály sem írja elő a közszolgáltatás keretében nyújtott szállítási szolgáltatásokra vonatkozó egyes szerződések elkülönített közzétételét. Véleménye szerint az irányelv előkészítő munkadokumentumai kiemelik, hogy az uniós jogalkotó elutasította a Bizottság eredeti javaslatát, amely az egyes közszolgáltatási szerződések elkülönített közzétételét elő írta elő, és a Tanács inkább az 1370/2007 rendelet 7. cikkére történő általános hivatkozást kívánta bevezetni.

133. A Bizottság nem fogadja el ez utóbbi érvelést, mert véleménye szerint azon téves megállapításból ered, miszerint a 2012/34 irányelv 6. cikke (3) bekezdésének az 1370/2007 rendelet 7. cikkének (1) bekezdésére történő utalása enyhítette a 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdéséből eredő kötelezettségeket.

2. Értékelés

a) Előzetes értékelés: a kifogás tárgya és 91/440 irányelv hatálya

134. Jóllehet úgy tűnik, hogy a Bizottság a keresetlevél 76. pontjában a negyedik kifogást a nyereségek átruházásáról szóló megállapodás szempontjából is megközelíti, kétségtelen, hogy ezt követően nem folytatja ezt az érvelési vonalat, amint válaszában sem teszi ezt. Bírálatát a közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezéseire és a jegyeladásokból származó bevételekre összpontosítja, amelyek összesítve szerepelnek az elszámolásokban, ezáltal az egyes esetekben nem bizonyítható az előírt ellentételezés túlzott mértéke. A kifogást tehát ezekre a helyzetekre kell korlátozni, és azt nem kell elfogadhatatlannak minősíteni, ahogyan azt a német kormány kéri.

135. Az e sajátos kötelezettségszegés elbírálása tekintetében alkalmazandó jogszabályokat illetően, a német és olasz kormány érvelése során nem hangsúlyozza kellőképpen azt, hogy a kifogás az előterjesztésének időpontjában hatályos rendelkezésekre, azaz csupán a 91/440 irányelv rendelkezéseire korlátozódik (különösen e kifogást illetően a 9. cikk (4) bekezdésére).

136. A jogvita ily módon történő körülhatárolását követően a német kormány azon állítását kell megvizsgálni, amely szerint a DB Regio AG kizárólag regionális szállítással foglalkozik, amire nézve a 91/440 irányelv nem kötelező (a 2. cikk (2) bekezdése).

137. A 91/440 irányelv 2. cikke (2) bekezdésének módosítása véleményem szerint nem dönti el előre azt a kérdést, hogy a DB Regio AG az irányelv hatálya alá tartozik-e vagy azt ki kell-e zárni abból. A rendelkezés szövegét az ugyanezen irányelv 3. cikke utolsó francia bekezdésében foglalt „regionális szolgáltatások” fogalommeghatározásával együtt kell értelmezni, amely azokat egy régió szükségleteinek fedezésére szolgáló szállítási szolgáltatásokhoz társítja.[57] A két rendelkezésből az következik, hogy csak azon vasúttársaságokat vonják ki az irányelv szerinti kötelezettségek alól, amelyek tevékenysége egy régió szolgáltatásainak ellátására korlátozódik.

138. Márpedig a DB Regio AG nem követelheti magára vonatkozóan e kivételt érvényesítését. A 2013. évi éves jelentés szerint, amelyet maga a DB Regio AG tett közzé,[58] egy olyan leányvállalatról van szó, amelynek alaptőkéje teljes mértékben a DB AG tulajdonában van és amely a „DB Bahn Regio” elnevezésű anyavállalat üzletágához (*Geschäftsfeld*) tartozik. Továbbá *„a DB Bahn Regio üzletágában*

57 — Lásd a 7. és 8. pontot.

58 — A Bizottság válaszának C.7. sz. mellékleteként benyújtott dokumentum, 6. o.

összpontosul valamennyi regionális (vasút és autóbusz) közlekedési tevékenység Németországban, valamint Németország és a szomszédos országok közötti közlekedési tevékenységek”[59]. A jelentés úgy folytatja, hogy „*a DB Regio központja felel az üzleti fejlesztésért, átfogó feladatokat végez és szolgáltatásokat nyújt a regionális egységek számára*”.

139. Mindezek alapján a DB Regio AG csupán egy konzorciumi tag, magas szinten specializálódott feladatokkal és tevékenységekkel, és az általa nyújtott regionális szállítási szolgáltatások, még ha azokat részvénytársaságként jogilag függetlenül is végzi, nem egy régióra összpontosulnak, hanem több tartományra terjednek ki. Ezenkívül a szolgáltatások üzemeltetésének nem minden eleme a leányvállalat feladata, mivel néhányat az anyavállalat (DB ML AG) vagy akár a DB AG holding végez.[60]

140. Következésképpen a 91/440 irányelv 2. cikkének (2) bekezdése szerinti kivételre a DB Regio AG javára nem lehet hivatkozni.

b) A kifogás érdeméről

141. A Bizottság álláspontja helytálló lehetne, ha az egyes közszolgáltatási szerződéseknek az elszámolásokban elkülönítve történő bemutatására vonatkozó kötelezettség kifejezetten előírásra került volna a feltételezetten megszegett cikkekben. Ezt követően fejtem ki, hogy szerintem ez nem így van.

i) A 91/440 irányelv 9. cikke (4) bekezdésének értelmezése

142. E kérdés megoldásához célszerű a jogalkotási folyamatot kell figyelembe venni,[61] és nemcsak a 9. cikket, hanem a 6. cikket is meg kell vizsgálni, mivel a 9. cikk (4) bekezdésének (a 2001/12 irányelv útján történő) belefoglalása rendszertani szempontból logikailag nem volt indokolt, amely ok miatt a 2012-es módosítás áthelyezte azt a 6. cikkbe, amely jelenleg a 3. cikk.

143. A 91/440 irányelv 6. cikke (1) bekezdésének eredeti változata ugyanis az (áru- és személy)szállítási szolgáltatásokkal összefüggő tevékenységek és az infrastruktúra üzemeltetésére irányuló tevékenységek közötti könyvelési elhatárolást írta elő. Ezen irányelv negyedik preambulumbekezdése előírja, hogy az egyes tevékenységeket (szolgáltatásokat és infrastruktúrát) külön igazgassák, és „elkülönített számvitelük legyen”. Kiemeli, hogy az első változat, szövege alapján, kizárólag a szállítási szolgáltatások működtetése és az infrastruktúra üzemeltetése között tesz különbséget, amely csoportok igazgatási és könyvelési elkülönítését javasolta.

144. A 2001/12 irányelv további lépést tett az elhatárolás mentén annak előírásával, hogy egyrészt a személyszállítási, és másrészt az áruszállítási szolgáltatások könyvelését is el kell különíteni. Így kell értelmezni a (9) preambulumbekezdést. De az említett irányelv kizárólag a 6. cikket módosítja azáltal, hogy az eredménykimutatások és a mérlegek elkészítésének és közzétételének követelményét tartalmazza az előző pontban meghatározott két ágazat (azaz, ismét, a szállítási szolgáltatások nyújtása és az infrastruktúra üzemeltetése) tekintetében.

59 — Uo.

60 — Nem tűnik meggyőzőnek számomra az a „történeti” érv, amely szerint a jogalkotó, tudva, hogy e szolgáltatások többsége vertikálisan szervezett vasúttársaságoktól származik, fenntartotta a 91/440 irányelv regionális szolgáltatásainak kizárását. Mivel kevés cég korlátozta az ilyen fajta szolgáltatásait egy régióra, arra lehet ezzel szemben következtetni, hogy csak ezek maradtak kívül, és a vertikálisan szervezett cégcsoportok által nyújtott regionális szolgáltatások az irányelv hatálya alá tartoznak.

61 — A Bíróság az uniós jogi rendelkezések keletkezésének figyelembevételét mint értelmezési kritériumot támogatta. Lásd többek között: a 2014. szeptember 11-i Bizottság kontra Németország ítélet (C-525/12; EU:C:2014:2202), 43. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

145. A fenti magyarázatokból az következik, hogy a könyvelés elkülönítése mindig tevékenységcsoportok tekintetében került megfogalmazásra, és csak lassan alakult ki különbség az infrastruktúra igazgatása, a személyszállítás és az áruszállítás között. Az „elkülönítés” (vagy „külön-külön”) gondolata valamennyi tevékenységtípushoz kötődik, és szintén az állami pénzeszközökkel kapcsolatos, de nem az összes közszolgáltatási szerződéssel.

146. A Bizottság álláspontjával ellentétben az általa hivatkozott rendelkezések nem tartalmaznak – közvetlen vagy közvetett – utalást a közszolgáltatási szerződésekre, amelyek szintén nem szerepelnek az értelmezési magyarázatot biztosító preambulumbekezdésekben. Ilyen körülmények között nehéz felismerni, hogy a Bizottság álláspontja alátámasztására, a teljes szabályozást tekintve, milyen célkitűzésre hivatkozik. Sőt, a 2001/12 irányelv előkészítő munkadokumentumaiban maga a Bizottság fejtette ki, hogy a személyszállítás és az áruszállítás pénzügyeit átlátható módon kell intézni, amely ok miatt úgy kívánták módosítani a 91/440 irányelvet, hogy az egyes tevékenységek könyvelését a másik tevékenységtől elkülönülten végezzék,[62] de nem említette a közszolgáltatási szerződéseket, és azt sem, hogy a vasúttársaságok elszámolásaiban egyenként kell a szerződéseket feltüntetni.

147. Következésképpen úgy vélem, hogy a 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdésére nem lehet hivatkozni annak érdekében, hogy meg lehessen követelni azt, hogy a DB Regio AG elszámolásaiban egyenként tüntessék fel a közszolgáltatási szerződéseket.

ii) Az 1370/2007 rendelet mellékletének 5. pontjával összefüggésben értelmezett 6. cikk (1) bekezdéséről

148. Már összefoglaltam a felek e rendelkezéssel kapcsolatos álláspontját: a Bizottság a hatékony érvényesülésére támaszkodik és kiemeli a melléklet 5. pontját,[63] a német kormány pedig azzal érvel, hogy az nem kötelez a Bizottság által képviselt elkülönítésre.

149. Az 1370/2007 rendeletet előkészítő munkákban a Bizottság a 6. cikk (1) bekezdésének magyarázata során megállapította, hogy az visszautal a melléklet rendelkezéseire, amelyek közvetlen odaítélés esetén az ellentételezés feltételeire és kiszámítási módjaira vonatkoznak.[64] A melléklet kapcsán tömören, de nem kevésbé jelentőségteljesen hozzátette, hogy „egyszerűsíti a régi mellékletet, és csak a szigorúan szükségesre korlátozódik az ajánlattételi felhívás hiányában alkalmazandó szabályok meghatározásakor”[65].

150. Márpedig e szabályokból nem tűnik ki, hogy az elkülönítés az egyes szerződésekre vonatkozna, és hogy e szerződéseknek elkülönülten kell-e szerepelniük a közszolgáltatást nyújtó vállalkozás elszámolásaiban. Ráadásul a melléklet 5. pontjának harmadik francia bekezdése a 91/440 irányelv 9. cikkének (4) bekezdésében foglaltakkal azonos megközelítést alkalmaz, azaz a könyvelések elkülönítését eszerint tevékenységcsoportonként kell végezni. Az említett rendelkezéshez képest a különbség azon alapszik, hogy a melléklet megkülönbözteti a közszolgáltatási kötelezettséggel járó, ellentételezett szolgáltatásokkal összefüggő tevékenységeket az egyéb tevékenységektől (egyébként kizárólag a közvetlen odaítélésekkel kapcsolatosan).

151. Az 1370/2007 rendelet (25) preambulumbekezdése értelmében a rendelet célja a közszolgáltatási szerződések kizárólagos jogainak ellentételezésére vonatkozó jogi keret megteremtése, és a mellékletben egy olyan számítási rendszert ír elő, amely alapján a közigazgatási hatóságok és a közszolgáltatást nyújtó vállalkozások bizonyíthatják, hogy a túlkompenzációt elkerülték (a (28) preambulumbekezdés).

62 — Dokumentum COM(1998) 480 final (amelyet a Bizottság a viszonválasz C.2. mellékleteként csatolt), 4. pont, 9. o.

63 — Az értelmezése szerint, a „közszolgáltatással összefüggő költségekre” való hivatkozás az „üzemeltetési bevételekkel” és a „hatóságok kifizetéseivel” együtt az egyedi szerződésekkel történő elkülönítésre utal a DB Regio AG könyvelésében.

64 — A vasúti és személyszállítási közszolgáltatásról 2005. július 20-i tanácsi és európai parlamenti rendeletről szóló felülvizsgált javaslat (COM(2005) 319 final), 14. o.

65 — Uo., 15. o.; kiemelés tőlem.

152. A (30) preambulumbekezdés megállapítja, hogy a közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésekre fokozottan vonatkozik az átláthatóság követelménye. Mindazonáltal a már említett könyvelési elhatároláson kívül az ellentételezés tekintetében nincs olyan egyéb szabály, amely e követelményt részletezi. Az átláthatóságra vonatkozó hivatkozások többsége valójában az odaítélési eljárásra és különösen a versenytárgyalási eljárásra vonatkozó szabályok között fordul elő. [66]

153. Mindenesetre az „átláthatóság növelésére" és a „keresztfinanszírozás elkerülésére" történő hivatkozások, jóllehet az e területen irányadó jogszabályok általános jellegéhez kapcsolódnak (és ennél fogva a melléklet értelmezési módját jelzik), nem eredményezhetik ezek tartalmának módosítását olyan könyvelési részletszabályok előírása céljából, amelyek nem szerepelnek a szövegben és azokat nem is lehet a szövegből kikövetkeztetni. *De lege ferenda* kívánatos lehetne az egyes szerződések szerinti elkülönítés, amint azt a Bizottság javasolja, de ismétlem, a melléklet jelenlegi szövegében nem találok olyan kapaszkodókat, amelyek alapján hasonló kötelezettségre lehetne következtetni.

154. Végeredményben és a felek által felhozott többi érv megvitatásának szüksége nélkül, nem lehet az 1370/2007 rendelet mellékletének 5. pontjával összefüggésben értelmezett 6. cikkre hivatkozni annak megkövetelése céljából, hogy a közszolgáltatási szerződéseket elkülönítve tüntessék fel DB Regio AG elszámolásaiban.

155. Következésképpen meg kell állapítani, hogy a negyedik kifogás megalapozatlan.

VII – A költségekről

156. A Bíróság eljárási szabályzata 138. cikkének (1) bekezdése alapján a pervesztes fél köteles a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Bár nem került elfogadásra a felperes valamennyi kereseti kérelme, és tekintettel arra, hogy a Németországi Szövetségi Köztársaság a Bizottságnak a költségek viselésére való kötelezését kérte, véleményem szerint a jogvitában részt vevő mindegyik fél maga viselje saját költségeit.

VIII – Végkövetkeztetések

157. A fenti megfontolásokra tekintettel javaslom, hogy a Bíróság az alábbiak szerint határozzon:

1. A Németországi Szövetségi Köztársaság – mivel megfelelő könyvvitel útján nem biztosította a vasúti infrastruktúra működtetésére kifizetett állami pénzeszközöknek a szállítási szolgáltatási területre történő átirányítására vonatkozó tilalom betartását – nem teljesítette a 91/440/EGK irányelv 6. cikkének (1) bekezdéséből eredő kötelezettségeit.

2. A keresetet ezt meghaladó részében el kell utasítani.

3. Az Európai Bizottság, a Németországi Szövetségi Köztársaság és az Olasz Köztársaság maguk viselik saját költségeiket.

66 — Lásd az 1370/2007 rendelet 4. cikke (1) bekezdésének b) pontját és a (4) bekezdésének harmadik albekezdését, valamint az 5. cikk (3) bekezdését.