ĢENERĀLADVOKĀTA M. KAMPOSA SANČESA-BORDONAS [*M. CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2016. gada 26. maijā [1]

Lieta C-482/14

Eiropas Komisija
pret

Vācijas Federatīvo Republiku

Valsts pienākumu neizpilde — Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīva 2012/34, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu — Infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu darbības, kā arī dažādu pārvadājuma veidu nošķiršana grāmatvedības uzskaitē — Aizliegums vienai darbības jomai saņemtos valsts līdzekļus nodot citai darbības jomai

I – Ievads

1. Šajā prasībā Komisija pārmet, ka Vācija nav izpildījusi pienākumus, kas tai ir uzlikti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES [2] 6. panta 1., 3. un 4. punktu un 31. panta 1. punktu, kā arī Regulas (EK) Nr. 1370/2007 [3] 6. panta 1. punktu

2. Strīds īsumā ir par meitasuzņēmumu gūtās peļņas nodošanu mātesuzņēmumam – Vācijas dzelzceļa holdinga sabiedrībai – un šo meitasuzņēmumu grāmatvedības uzskaiti. Komisija uzskata, ka Federatīvā Republika neievēro aizliegumus (nedz to pamatā esošos grāmatvedības uzskaites noteikumus) nodot citām jomām valsts līdzekļus, kas paredzēti infrastruktūrai, kompensācijām par reģionālajiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem un maksām par dzelzceļa tīkla lietošanu. Būtībā pastāv vairākas problēmas saistībā ar slēpto atbalstu (iespējamās šķērssubsīdijas) vertikāli integrētos uzņēmumos, kas sniedz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus un pārvalda šīs darbības veikšanai nepieciešamo infrastruktūru.

1 — Oriģinālvaloda – spāņu.

2 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra direktīva, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2012, L 343, 32. lpp.).

3 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra regula par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV 2007, L 315, 1. lpp.).

II – Atbilstošās tiesību normas. Savienības tiesības

A – *Direktīva 2012/34*

3. Lielākas skaidrības labad ar Direktīvu 2012/34 daļēji tika grozītas, pārstrādātas un apvienotas šādas direktīvas: Padomes 1991. gada 29. jūlija Direktīva 91/440/EEK par Kopienas dzelzceļa attīstību [4], Padomes 1995. gada 19. jūnija Direktīva 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu [5] un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīva 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu [6].

4. Ar Direktīvas 2012/34 65. panta pirmo daļu "no 2012. gada 15. decembra" (proti, no pirmās minētās direktīvas spēkā stāšanās dienas) tika atceltas Direktīva 91/440 un Direktīva 2001/14, "neskarot dalībvalstu pienākumus attiecībā uz termiņiem IX pielikuma B daļā norādīto direktīvu transponēšanai valsts tiesību aktos".

5. Tomēr 2015. gada 12. martā *Oficiālajā Vēstnesī* tika publicēts kļūdu labojums [7], kurā Direktīvas 91/440 un Direktīvas 2001/14 atcelšana tika atlikta līdz 2015. gada 17. jūnijam, proti, nākamo dienu pēc tam, kad beidzies termiņš to transponēšanai saskaņā ar Direktīvas 2012/34 64. panta 1. punktu.

B – Direktīva 91/440 [8]

6. Saskaņā ar Direktīvas 2001/12 preambulas otro apsvērumu:

"Taisnīgi un bez diskriminācijas jāgarantē tiesības piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai, nošķirot dažas būtiskas funkcijas un/vai radot dzelzceļu regulatoru, kas pilda kontroles un īstenošanas funkcijas, kā arī nošķirot peļņas un zaudējumu uzskaiti un bilances."

7. Saskaņā ar Direktīvas 91/440 2. pantu:

"1. Šī direktīva attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību un uz tādu dzelzceļa uzņēmumu dzelzceļa pārvadājumu darbību, kas veic uzņēmējdarbību vai kas veiks uzņēmējdarbību dalībvalstī.

2. Šo direktīvu nepiemēro attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas nodrošina tikai pilsētas, piepilsētas vai reģionālos pārvadājumus."

8. Saskaņā ar minētās direktīvas 3. panta pēdējo ievilkumu:

"Šajā direktīvā:

[..]

— "reģionālie reisi" ir pārvadāšanas pakalpojumi, ko veic, lai nodrošinātu reģiona pārvadājumu vajadzības."

4 — OV 1991, L 237, 25. lpp.

5 — OV 1995, L 143, 70. lpp.

6 — OV 2001, L 75, 29. lpp.

7 — Kļūdu labojums Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvā 2012/34, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV 2015, L 67, 32. lpp.).

8 — Redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 26. februāra Direktīvu 2001/12/EK, ar ko groza Padomes Direktīvu 91/440 par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV 2001, L 75, 1. lpp.).

9. Direktīvas 6. panta 1. punktā ir paredzēts:

“1. Dalībvalstis veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu šķirtu peļņas un zaudējumu uzskaites un bilances kārtošanu un publicēšanu, no vienas puses, attiecībā uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbību, kura ir saistīta ar transporta pakalpojumu sniegšanu, un, no otras puses, attiecībā uz darbību, kas ir saistīta ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanu. Publisko finansējumu, kas piešķirts vienai no šīm divām darbības jomām, nedrīkst nodot otrai.

Šo divu jomu uzskaiti veic tā, lai tie atspoguļo šo aizliegumu.”

10. [Direktīvas] 9. panta 4. punktā [9] ir noteikts:

“4. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu peļņas un zaudējumu pārskatu un bilanci vai aktīvu un pasīvu gada pārskatu kārto un publicē par darbību, kas saistīta ar dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu. Līdzekļi, ko maksā par darbību, kura saistīta ar pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem kā maksa par sabiedriskajiem pakalpojumiem, jāatspoguļo atsevišķi attiecīgajos kontos, un tos nedrīkst nodot darbībai, kas saistīta ar citu transporta pakalpojumu sniegšanu vai ar citu uzņēmējdarbību.”

C – *Direktīva 2001/14*

11. Šīs direktīvas preambulas 38. un 39. apsvērumā ir noteikts:

“(38) Ir svarīgi nodrošināt, ka maksa par starptautisko satiksmi ir tāda, kas ļauj dzelzceļam iekļauties tirgus prasībās; tādēļ infrastruktūras maksa būtu jānosaka to tiešo izmaksu līmenī, kas radušās vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas dēļ.

(39) Ar infrastruktūras maksu segto izmaksu kopējais apjoms ietekmē nepieciešamā valdības ieguldījuma apjomu; dalībvalstīs var atšķirties to kopējo segto izmaksu nepieciešamie līmeņi, ko atgūst ar maksu, tai skaitā marķēto maksu vai peļņas normu tiktāl, cik tirgus situācija to pieļauj, kamēr segtās maksas apjomu līdzsvaro dzelzceļa kravu pārvadātāju konkurētspēja; jebkurā infrastruktūras maksas shēmā tomēr ir vēlams, lai satiksmē varētu izmantot dzelzceļa tīklu, kas spēj atpelnīt vismaz tā radītos papildu izdevumus.”

12. [Direktīvas] 6. panta (“Infrastruktūras izmaksas un to uzskaite”) 1. punkta pirmajā daļā ir noteikts:

“1. Dalībvalstis izstrādā nosacījumus, attiecīgā gadījumā ieskaitot priekšapmaksas nosacījumus, lai nodrošinātu, ka normālos uzņēmējdarbības apstākļos un saprātīgā laikposmā infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedības rēķinos ienākumiem no infrastruktūras maksas, citas saimnieciskās darbības un valsts iemaksām, no vienas puses, jābūt vismaz līdzsvarā ar infrastruktūras izdevumiem, no otras puses.”

13. [Direktīvas] 7. panta 1. punktā ir paredzēts:

“1. Maksu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu saņem infrastruktūras pārvaldītājs un izlieto, lai finansētu savu uzņēmējdarbību.”

9 — Šis punkts ir pievienots ar Direktīvas 2001/12 1. panta 10. punktu.

14. Saskaņā ar 8. panta 1. punktu:

“1. Lai pilnībā segtu infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, dalībvalsts var piedzīt uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, caurskatāmiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu konkurētspēju, jo īpaši dzelzceļa kravu starptautisko pārvadājumu jomā. Maksas iekasēšanas sistēmā ievēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu sasniegto produktivitātes pieaugumu.

Maksas līmenis tomēr neliedz lietot infrastruktūru tādiem tirgus segmentiem, kas var segt vismaz tās izmaksas, kuras tieši radušās dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas dēļ, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.

[..]”

D – *Regula Nr. 1370/2007*

15. Saskaņā ar 1. panta 1. punkta otro daļu šīs regulas mērķis ir:

“1. [Definēt] nosacījum[us], saskaņā ar kuriem kompetentās iestādes, kad tās uzliek saistības sniegt sabiedriskos pakalpojumus vai slēdz attiecīgus līgumus par šādiem pakalpojumiem, sabiedrisko pakalpojumu sniedzējiem kompensē radušās izmaksas un/vai kā atlīdzību par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi piešķir ekskluzīvas tiesības.”

16. [Regulas] 6. panta “Kompensācija par sabiedriskiem pakalpojumiem” 1. punktā ir noteikts:

“1. Visas kompensācijas, kas ir saistītas ar kādiem vispārējiem noteikumiem vai kādu pakalpojumu valsts līgumu, atbilst 4. pantā ietvertajiem noteikumiem neatkarīgi no tā, kā līgums piešķirts. Visas kompensācijas neatkarīgi no to būtības, kuras ir saistītas ar kādu valsts līgumu, kas tieši piešķirts saskaņā ar 5. panta 2., 4., 5. vai 6. punktu, vai ar kādiem vispārējiem noteikumiem, atbilst arī pielikumā ietvertajiem noteikumiem.”

17. Minētajā pielikumā ir ietverta virkne prasību, kas ir piemērojamas kompensācijai 6. panta 1. punktā minētajās situācijās. Tā 5. punktā ir noteikts šādi:

“Lai palielinātu pārredzamību un nepieļautu savstarpējas subsīdijas, ja sabiedrisko pakalpojumu sniedzējs veic ne tikai kompensētus pakalpojumus, uz ko attiecas sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas saistības, bet veic arī citas darbības, minēto sabiedrisko pakalpojumu grāmatvedības un uzskaites konti ir jānošķir, lai tie atbilstu vismaz šādiem nosacījumiem:

— operatīvajiem kontiem, kas attiecas uz katru no minētajām darbībām, ir jābūt nošķirtiem, un saskaņā ar spēkā esošiem grāmatvedības un nodokļu noteikumiem proporcionāli ir jāsadala attiecīgās aktīvu un pastāvīgo izmaksu daļas,

— visas mainīgās izmaksas, pietiekamu ieguldījumu pastāvīgajās izmaksās un samērīgu peļņu, kas ir saistīta ar jebkurām citām sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja darbībām, nekādā gadījumā nevar segt no attiecīgajiem sabiedriskajiem pakalpojumiem,

— sabiedrisko pakalpojumu izmaksas jāsabalansē ar operatīvajiem ieņēmumiem un valsts iestāžu veiktajiem maksājumiem bez iespējas ieņēmumus pārskaitīt uz kādu citu sabiedrisko pakalpojumu sniedzēja darbības nozari.”

III – Attiecīgie faktiskie apstākļi

18. Uzņēmumu grupa *Deutsche Bahn*, kuras vadībā ir holdinga sabiedrība *Deutsche Bahn AG* (turpmāk tekstā – "*DB AG*"), darbojas pasažieru un kravu iekšzemes un starptautisko pārvadājumu, loģistikas un dzelzceļa papildpakalpojumu sniegšanas nozarē.

19. *AEG*[10] 9.a pantā ir noteikts, ka dažādus Direktīvas 2012/34 3. panta 3. punktā, aplūkojot to kopsakarā ar tās I pielikumu, minētos dzelzceļa infrastruktūras elementus pārvalda: a) sabiedrība *DB Netz AG* – galveno dzelzceļa tīklu, pievades ceļu tīklu un to piederumus, b) *DB Station & Service AG* sniedz tādus ar tīkla izmantošanu saistītus pakalpojumus kā pasažieru un kravu platformu, tostarp stacijās esošo platformu uzturēšana, un c) *DB Energie GmbH* apkalpo vilcienu vilcei vajadzīgās elektroenerģijas pārveides un piegādes iekārtas.

20. Pasažieru un kravu pārvadājumus (un tādus papildpakalpojumus kā ēdināšana) ir uzņēmušies dažādi uzņēmumi, kas ietilpst sabiedrībā *DB Mobility Logistics AG* (turpmāk tekstā – "*DB ML AG*"), kas ir grupas *Deutsche Bahn* meitasuzņēmums un pilnībā pieder *DB AG*. Viens no *DB ML AG* uzņēmumiem ir *DB Regio AG*, kas visā Vācijas Federatīvās Republikas teritorijā sniedz reģionālos dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus[11].

21. *DB AG* ar saviem meitasuzņēmumiem *DB Netz AG*, *DB Station & Service AG* un *DB Energie GmbH* ir noslēgusi līgumus par peļņas nodošanu un kontroli (turpmāk tekstā – "līgumi par peļņas nodošanu"). Saskaņā ar šiem līgumiem a) mātesuzņēmumam tiek pārskaitīta meitasuzņēmumu peļņa, neparedzot noteikumu, ar kuru *DB AG* tiktu paredzēti ierobežojumi tās izmantošanai, un b) *DB AG* apņemas segt zaudējumus, kas var rasties meitasuzņēmumiem.

22. Atbildes rakstā uz prasību Vācijas valdība ir sniegusi dažus precizējumus. Tā it īpaši norāda uz a) līgumu par peļņas nodošanu divpusīgumu, jo *DB AG* arī uzņemas saistības segt ar ekspluatāciju saistīto deficītu, kas, iespējams, rodas tā meitasuzņēmumiem; un b) saskaņā ar pēdējos gados veikto kumulatīvo analīzi *DB Netz AG* no mātesuzņēmuma ir saņēmis būtiski lielākus līdzekļus, nekā bija šī meitasuzņēmuma nodotā peļņa.

23. Atbildē uz repliku Vācijas valdība arī apgalvo, ka 2015. gada 1. janvārī ir stājies spēkā Nolīgums par pakalpojumiem un finansēšanu II[12], saskaņā ar kuru (2.a panta 1. punkts) visi meitasuzņēmumu neto ienākumi pēc nodokļu nomaksas ir jāpārskaita federālajai valdībai saistībā ar dividenžu sadali, un tādējādi tie visi ir jāiegulda infrastruktūrā.

IV – Pirmstiesas procedūra un tiesvedība Tiesā

A – *Pirmstiesas procedūra*

24. Ar 2012. gada 22. novembra brīdinājuma vēstuli Komisija Vācijas iestādēm paziņoja par iespējamo Direktīvas 91/440 un Direktīvas 2001/14, kas tolaik vēl bija spēkā, kā arī Regulas Nr. 1370/2007 pārkāpumu. Tā pārmeta Federatīvajai Republikai, ka *DB AG* grāmatvedības uzskaitē tā esot atļāvusi neievērot aizliegumus novirzīt citām jomām, it īpaši pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu, a) infrastruktūrai paredzētos valsts līdzekļus, b) kompensācijas par reģionālajiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kas sniegti kā sabiedriskie pakalpojumi, un c) maksu par dzelzceļa tīkla izmantošanu. Šāda līdzekļu novirzīšana esot notikusi, noslēdzot līgumus par peļņas nodošanu.

10 — Ar 1993. gada 27. decembra *Allgemeines Eisenbahngesetz* (Vācijas Vispārējais dzelzceļa likums, turpmāk tekstā – "*AEG*") (9. pantu) Vācijas tiesībās tika iekļauts Direktīvas 91/440 6. pantā paredzētais pienākums nošķirt grāmatvedības uzskaiti.

11 — Arī pārvadājumus ar autobusu, uz kuriem šī lieta neattiecas.

12 — *Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung* (turpmāk tekstā – "*LuFV II*").

25. Vācijas valdība atbildēja ar 2013. gada 20. marta vēstuli, kurā tā noraidīja Komisijas iebildumus, uz ko Komisija 2013. gada 21. jūnijā atbildēja, nosūtot tai argumentētu atzinumu, kurā atkārtoti pauda brīdinājuma vēstulē izklāstīto viedokli. Tā mudināja Vācijas valdību divu mēnešu laikā veikt pasākumus, kas vajadzīgi, lai izpildītu atzinumā noteikto.

26. 2013. gada 21. augusta vēstulē Vācijas valdība atkārtoti noraidīja Komisijas iebildumus. Šīs atbildes dēļ Komisija cēla šo prasību.

B – *Tiesvedība Tiesā*

27. Prasības pieteikums Tiesas kancelejā tika reģistrēts 2014. gada 31. oktobrī un atbildes raksts – 2015. gada 4. februārī. Replikas rakstu Komisija iesniedza 2015. gada 16. aprīlī un Vācijas valdība savu atbildi uz repliku – 2015. gada 11. jūnijā.

28. 2015. gada 12. martā Itālijas Republika lūdza iestāties lietā Vācijas valdības prasījumu atbalstam. Ar 2015. gada 14. aprīļa lēmumu saņēmusi atļauju iestāties lietā, savu iestāšanās rakstu tā iesniedza 2015. gada 14. maijā.

29. Pēc Vācijas valdības lūguma saskaņā ar Reglamenta 76. pantu 2016. gada 3. martā notika tiesas sēde, kurā piedalījās minētās valdības un Komisijas pārstāvji.

V – Lietas dalībnieku prasījumi

30. Komisijas prasījumi Tiesai ir šādi:

— atzīt, ka, atļaujot dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai piešķirtos valsts līdzekļus nodot izmantošanai pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas vajadzībām, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi tai Direktīvas 91/440 6. panta 1. punktā paredzētos pienākumus;

— atzīt, ka, nenodrošinot, ka ar pienācīgas grāmatvedības uzskaites palīdzību tiek ievērots aizliegums dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai piešķirtos valsts līdzekļus nodot izmantošanai pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas vajadzībām, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi tai Direktīvas 91/440 6. panta 1. punktā paredzētos pienākumus;

— atzīt, ka, nenodrošinot, ka maksa par infrastruktūras izmantošanu tiek lietota tikai infrastruktūras pārvaldītāja saimnieciskās darbības finansēšanai, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi tai Direktīvas 91/440 7. panta 1. punktā paredzētos pienākumus;

— atzīt, ka, nenodrošinot, ka valsts līdzekļi, kas piešķirti sabiedrisko pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, atbilstošajos pārskatos tiek atspoguļoti atsevišķi, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi tai Direktīvas 91/440 9. panta 4. punktā, kā arī Regulas Nr. 1370/2007 6. panta 1. punktā, aplūkojot to kopsakarā ar tās pielikuma 5. punktu, paredzētos pienākumus;

— piespriest Vācijas Federatīvajai Republikai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

31. Vācijas valdība lūdz Tiesai galvenokārt atzīt prasību par nepieņemamu un – pakārtoti – par nepamatotu un piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

32. Itālijas Republika lūdz Tiesa noraidīt prasību kā nepamatotu.

VI – Prasības analīze

A – *Par prasījumu prasību noraidīt kā nepieņemamu*

1) Par prasības nepieņemamību kopumā

33. Vācijas Federatīvā Republika izvirza divas iebildes par prasības nepieņemamību, proti, par iebildumu vispārīgu neskaidrību un to, ka Komisija ir balstījusies uz Direktīvu 2012/34, kuras transponēšanas termiņš prasības celšanas brīdī vēl nebija beidzies.

a) Par iebildumu vispārīgu neskaidrību

34. Vācijas valdības ieskatā prasībai, un it īpaši tajā izvirzītajiem iebildumiem, trūkst nepieciešamās skaidrības, lai secinātu, vai Komisijas pārmetums attiecas uz nepareizu Savienības tiesību transponēšanu valsts tiesību sistēmā, to nepareizu piemērošanu vai arī prettiesisku rīcību.

35. Labi zināms, ka Reglamenta 120. panta c) punktā, kā arī to interpretējošajā judikatūrā ir prasīts, lai pieteikumā par lietas ierosināšanu – tostarp tiesvedībās sakarā ar valsts pienākumu neizpildi – tiktu izpildītas konkrētas prasības. Tajā ir jānorāda strīda priekšmets un izvirzīto pamatu kopsavilkums, un tie ir jānorāda pietiekami skaidri un precīzi, lai atbildētājs varētu sagatavot savu aizstāvību un lai Tiesa varētu veikt kontroli. Galvenie faktiskie un tiesiskie apstākļi, ar kuriem ir pamatota prasība, prasības pieteikumā ir jānorāda loģiskā un saprotamā veidā [13].

36. Pieteikumā par šīs lietas ierosināšanu Komisija ir norādījusi gan Savienības tiesību normas, kuras Vācijas Federatīvā Republika esot pārkāpusi (prasības pieteikuma 2.–12. punkts), gan atbilstošās valsts tiesību normas, konkrēti *AEG* 9. pantu (prasības pieteikuma 13. punkts), kā arī vairākus faktiskos apstākļus (prasības pieteikuma 14.–26. punkts) tādējādi, ka iebildumi, kādi tie izklāstīti gan katra no tiem izvērtējumā, gan prasījumos, ir saprotami.

37. Attiecībā uz šo iebildumu saskaņotību pieteikuma par lietas ierosināšanu sākumā (1. punkts) un turpmākajā izklāstā (piemēram, 35., 52., 59. un 75.–77. punkts) ir norādīts, ka pārmestas tiek nevis Savienības tiesību nepareiza transponēšana valsts tiesībās, bet gan noteiktas prasījumos individualizētas un konkretizētas rīcības.

38. Tādējādi, no formālā viedokļa raugoties, šai prasībai, manuprāt, netrūkst skaidrības, nedz arī saskaņotības, kas vajadzīgas, ņemot vērā iepriekš minētajā judikatūrā noteiktās prasības, un tā ļauj dalībvalstij īstenot savas tiesības uz aizstāvību, kā tas faktiski arī ir noticis. Tā kā Komisija nepārmet tai nepareizu transponēšanu, Vācijas valdības apgalvojumi par savu valsts tiesību pielāgošanu strīdā aplūkotajām tiesību normām ir nepieņemami. Tādējādi šis pamats par nepieņemamību ir jānoraida.

b) Par iespēju prasību pamatot ar Direktīvu 2012/34

39. Komisija ir cēlusi prasību 2014. gada 30. oktobrī un uzskatīja, ka ir pārkāpta Direktīva 2012/34. Tā konstatē, ka tolaik šī direktīva jau bija spēkā (66. pants) un kopš 2012. gada 15. decembra ar to tika atceltas (65. pants) arī Direktīva 91/440 un Direktīva 2001/14. Tomēr 2015. gada 12. martā *Oficiālajā Vēstnesī* tika publicēts "kļūdu labojums", atliekot minēto direktīvu atcelšanu līdz 2015. gada 17. jūnijam, proti, nākamo dienu pēc tam, kad būs beidzies termiņš tās transponēšanai dalībvalstu tiesību sistēmās.

13 — Spriedums, 2014. gada 16. janvāris, Komisija/Spānija (C-67/12, EU:C:2014:5), 41. un 42. punkts un tajos minētā judikatūra.

40. Šo grozījumu dēļ Komisija, kas prasības pieteikumu par Direktīvas 2012/34 pārkāpumu Tiesā bija iesniegusi 2014. gada 30. oktobrī (pirms kļūdu labojuma), replikas rakstā lūdza – gadījumā, ja tiktu atzīts, ka Direktīva 2012/34 uz šo lietu neattiecas, – uzskatīt, ka tās prasījumi ir balstīti uz attiecīgajiem Direktīvas 91/440 un Direktīvas 2001/14 pantiem.

41. Vācijas valdība apgalvo, ka pret to nevarot izvirzīt iebildumus saistībā ar ar Direktīvu 2012/34, jo brīdī, kad Komisija cēla prasību, tās transponēšanas termiņš vēl nebija beidzies, un tas nozīmējot, ka prasība ir acīmredzami nepieņemama.

42. Neuzskatu, ka šo apgalvojumu var pieņemt. Pirmkārt, no pieteikuma par lietas ierosināšanu 4. punkta izriet, ka, lai arī Komisija atsaucās uz Direktīvu 2012/34, tās iebildumi attiecās uz tādiem šajā direktīvā iekļautajiem elementiem, kas jau bija arī Direktīvā 91/440 un Direktīvā 2001/14. Otrkārt, Komisijai nav jāpārmet, ka tā bija izvēlējusies šo tiesisko regulējumu, jo, lai pamatotu prasību ar spēkā esošajām tiesībām, tai nebija citas alternatīvas, kā tikai atsaukties uz vienīgo prasības celšanas brīdī spēkā esošo direktīvu, proti, Direktīvu 2012/34. Ja tā būtu atsaukusies tikai uz divām atceltajām direktīvām (Direktīvu 91/440 un Direktīvu 2001/14), varētu izvirzīt iebildi par nepieņemamību, jo tā būtu atsaukusies uz *ratione temporis* juridiski spēkā neesošām tiesību normām. Turklāt prasības prasījumos formulētajos iebildumos tieši pēc atsaucēm uz Direktīvu 2012/34 katrā attiecīgajā gadījumā iekavās ir norādītas atbilstošas Direktīvas 91/440 vai Direktīvas 2001/14 tiesību normas.

43. Pamatojot savus prasījumus, Komisija ne tikai ir atsaukusies pareizi uz tiesisko regulējumu, bet arī to ir darījusi atbilstīgi, ņemot vērā dīvaino Direktīvas 91/440 un Direktīvas 2001/14 spēkā esamības atjaunošanu ar atpakaļejošu spēku, ko veica Padome 2015. gada 12. martā, publicējot ārkārtēju "kļūdu labojumu" brīdī, kad abas direktīvas vairs nebija spēkā [14].

44. Visbeidzot, ja es ierosinātu nepieņemt prasību šī iemesla dēļ, šāda pieeja būtu ārkārtīgi formāla un liecinātu par pārprastu stingrību.

2) Par katra iebilduma nepieņemamību

45. Vācijas valdība apgalvo, ka pirmie trīs iebildumi nav pietiekami skaidri, it īpaši tāpēc, ka tiek izmantoti vārdi "pieņemot, ka" (pirmais iebildums) un "nenodrošinot" (otrais un trešais iebildums).

46. Par prasībā sakarā ar valsts pienākumu neizpildi formulēto prasījumu skaidrību un saskaņotību nevar spriest, ņemot vērā atsevišķus vārdus, kas ir atrauti no teikuma un no konteksta, kurā tie ir lietoti. Vācijas valdības kritizētās vārdkopas faktiski apkopo argumentus, ko Komisijas izklāstījusi iepriekš, lai pamatotu savus iebildumus [15].

47. Tāpēc šīs prasības kontekstā abas vārdkopas attiecas uz konkrētu atbildētājas rīcību, kuru Komisija uzskata par nesaderīgu ar pienākumiem, kas Vācijas Federatīvajai Republikai ir jāpilda saskaņā ar attiecīgajām direktīvām (un regulu). Turklāt Vācijas valdības iesniegtajā iebildumu rakstā un atbildē uz repliku ietvertie plašie apsvērumi, kā arī to saturs labi parāda, ka tā ir sapratusi tai pārmestos iebildumus un ir spējusi aizstāvēties bez kādiem apgalvoto neskaidrību radītiem ierobežojumiem. Tādējādi šī iebilde par nepieņemamību ir jānoraida.

48. Tas, ka Komisija neesot minējusi konkrētu valsts tiesību normu, uz kuru attiecas pirmajā un ceturtajā iebildumā apgalvotā neizpilde, no prasības nepieņemamības viedokļa raugoties, arī nav kritizējams, jo, kā jau teicu, Komisija nepārmet Vācijas valdībai nepareizu transponēšanu.

14 — Neuzskatu, ka šajā lietā ir būtiski, vai kļūdu labojumu metode ir spējīga izraisīt sasniedzamās tiesiskās sekas, proti, atcelto direktīvu spēkā esamības atjaunošanu.

15 — Dažkārt Tiesa šīs vārdkopas lieto prasībās sakarā ar valsts pienākumu neizpildi taisīto spriedumu rezolutīvajā daļā. Attiecībā uz šo pašu tiesisko regulējumu dzelzceļu jomā skat. 2013. gada 3. oktobra sprieduma Komisija/Itālija (C-369/11; EU:C:2013:636) rezolutīvās daļas 1. punktu.

49. Kopumā uzskatu, ka iebildes par nepieņemamību ir jānoraida un jāveic analīze pēc būtības, kuru sistēmisku apsvērumu dēļ sākšu, aplūkojot otro iebildumu.

B – *Par otro iebildumu, kas balstīts uz Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta pārkāpumu, ciktāl Vācijas Federatīvā Republika negarantē, ka tiek ievērots aizliegums dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai piešķirtos valsts līdzekļus nodot dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem ar atbilstīgas grāmatvedības uzskaites palīdzību*

1) Lietas dalībnieku prasījumi

50. Komisija Vācijas Federatīvajai Republikai pārmet Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta otrās daļas pārkāpumu, jo dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmumu grāmatvedības uzskaite neļauj pārbaudīt, vai ir ievērots aizliegums minētajai infrastruktūrai piešķirtos valsts līdzekļus novirzīt pārvadājumu darbībai.

51. Konkrēti tā apgalvo, ka ar valsts līdzekļiem finansētie aktīvi nav iekļauti grupas sabiedrību aktīvu pārskatos un ka no līgumiem par peļņas nodošanu arī nevar noteikt šo nodoto līdzekļu apjomu, jo holdinga pārskatos nav atspoguļots tas, vai ienākumi ir gūti no darbības, kas nav infrastruktūras pārvaldība.

52. Atbildot, Vācijas valdība izvirza trīs argumentus. Pirmkārt, tā norāda, ka Direktīvas 2012/34 6. panta 4. punktā ir paredzēts kāds jaunums, kas nebija iekļauts Direktīvas 91/440 6. panta 1. punktā un tāpēc šajā gadījumā tas nav piemērojams [16].

53. Otrkārt, un pakārtoti tā nepiekrīt Komisijas ierosinātajai Direktīvas 2012/34 6. panta 4. punkta interpretācijai. Tās ieskatā šajā tiesību normā ir tikai prasīta dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmumu grāmatvedības uzskaites nošķiršana, ko grupa *DB AG* esot izpildījusi, organizatoriski nošķirot pārvadājumu jomu (*DB ML AG* un tā meitasuzņēmumi) no infrastruktūras pārvaldības jomas (*DB Netz AG*, *DB Station & Service AG* un *DB Energie GmbH*). Tā apgalvo, ka šī pieeja atbilst tai, ko Komisija ierosina priekšlikumā jaunajai direktīvai, kas ietilpst tā sauktajā "ceturtajā dzelzceļa tiesību aktu paketē" [17], kura 7.a panta 3. punktā ir noteikta prasība pilnīgi nošķirt infrastruktūras pārvaldītāju un pārvadājumu finanšu plūsmas, un tas *a contrario sensu* pierādot, ka tik radikāla nošķiršana spēkā esošajos tiesību aktos nav paredzēta.

54. Treškārt, Vācijas valdība pakārtoti un preventīvi apgalvo, ka Direktīvas 2012/34 6. panta 4. punktu savās valsts tiesībās tā ir transponējusi pareizi pat pirms transponēšanas termiņa beigām. Tā piebilst, ka atsauces trūkums uz valsts līdzekļiem aktīvu bilancē nenozīmē, ka iekšējā grāmatvedības uzskaitē tie netiek reģistrēti.

55. Komisija atbild, ka faktiski Vācijas valdība nav apstrīdējusi valsts līdzekļu neesamību infrastruktūru pārvaldītāju uzņēmumu pārskatos. Šī neesamība neļauj pārbaudīt, vai ir izpildīts aizliegums valsts līdzekļus izmantot pārvadāšanas pakalpojumiem, – tas pats par sevi esot pretrunā Direktīvas 91/440 6. panta 1. punktam. Tā piekrīt, ka Direktīvas 2012/34 6. panta 4. punkts ir zināmā mērā "jauns", taču tikai formulējuma ziņā, jo tā jēga un būtība nav mainījušās, kā tas esot redzams priekšlikumā direktīvai [18].

16 — Tālab tā apgalvo, ka brīdī, kad tika sniegts argumentētais atzinums, Direktīvas 2012/34 transponēšanas termiņš vēl nebija beidzies.

17 — Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (2013. gada 30. janvāra COM/2013/29 *final* – 2013/0029 (COD)), 14. lpp.

18 — Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (2010. gada 17. septembra COM(2010) 475, galīgā redakcija), 6. lpp.

56. Attiecībā uz valsts līdzekļu uzskaiti Komisija apgalvo, ka Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta otrā daļa ir jāinterpretē, ņemot vērā tā pirmo daļu, kurā nepārprotami ir minēts peļņas un zaudējumu pārskats un bilance, kuriem ir jābūt publiski pieejamiem, tāpēc nepietiek ar to, ka dati tiek norādīti "iekšējā" grāmatvedības uzskaitē.

57. Itālijas valdība iestāšanās rakstā piekrīt Vācijas valdības viedoklim, ka Direktīvas 2012/34 6. panta 4. punkts ir jauns, un tādējādi dalībvalstīm nav prasāms to izpildīt. Tā piebilst, ka vārdkopa "iespējams uzraudzīt" ir jāinterpretē kopsakarā ar šīs direktīvas 56. panta 12. punktu, kurā regulatīvajai iestādei ir piešķirtas pilnvaras veikt revīziju infrastruktūras pārvaldītājos tieši tālab, lai pārbaudītu, vai ir veikta grāmatvedības uzskaites nošķiršana. Tā apgalvo, ka minētajā 56. pantā ir atsauce uz VIII pielikumu, un norāda, ka lielā precizitāte, ar kādu minētajā pielikumā ir uzskaitīta grāmatvedības informācija, kas infrastruktūras pārvaldītājiem ir jādara pieejama regulatīvajai iestādei, ir jaunināj ums.

58. Atbildot uz šiem apsvērumiem, Komisija norāda, ka 56. panta mērķis ir nevis sašaurināt šā 6. panta, uz kuru tajā ir atsauce, tvērumu, bet gan piešķirt regulatīvajai iestādei virkni pilnvaru, lai atvieglotu tās darbu, piemēram, saistībā ar VII pielikumā norādīto uzskaitīto dokumentu, kas it īpaši interesē minēto iestādi, iesniegšanu.

2) Vērtējums

59. Komisijas pārmetuma Vācijas Federatīvajai Republikai (būtībā par Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta pārkāpumu) pamatā ir pieņēmums, ka Vācijas iestāžu piešķirtie valsts līdzekļi, lai finansētu aktīvu pozīcijas, nav atbilstīgi norādīti nedz infrastruktūras pārvaldītāja bilancē, nedz tā peļņas un zaudējumu pārskatā, nedz arī iekļauti grupas aktīvu pārskatos. Šī grāmatvedības uzskaite neļauj pārbaudīt, vai ir ievērots aizliegums novirzīt valsts līdzekļus no infrastruktūras pārvaldības jomas uz dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas jomu.

60. Tiesību normā, kas esot pārkāpta, ir paredzētas trīs pamatprasības: a) nošķirt uzņēmumu veikto pārvadājumu darbību un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības darbību grāmatvedības uzskaiti, kas ietver atsevišķu attiecīgo pārskatu kārtošanu un publicēšanu (pirmās daļas pirmais teikums)[19]; b) aizliegums arī grāmatvedības uzskaites jomā novirzīt valsts līdzekļus no vienas šīs darbības jomas otrai, kas izriet no šķērssubsidēšanas aizlieguma (pirmās daļas otrais teikums); un c) pienākums katrā no minētās darbības jomām grāmatvedības uzskaitē atspoguļot minēto aizliegumu (otrā daļa).

61. Vācijas valdība galvenokārt ir norādījusi, ka pienākums veikt grāmatvedības uzskaiti tādējādi, ka būtu "iespējams uzraudzīt, vai tiek ievērots aizliegums [vienai darbības jomai piešķirtos] valsts līdzekļus novirzīt [citai darbības jomai]", skaidri tika ieviests ar Direktīvu 2012/34, pašreizējo 6. panta 4. punktu, savukārt agrāk tas netika prasīts, jo šīs prasības celšanas brīdī minētās direktīvas transponēšanas termiņš vēl nebija beidzies.

62. Neuzskatu, ka šo argumentu var pieņemt, jo tiesību normā tās sākotnējā redakcijā 1991. gadā jau tika paredzēta šķērssubsidēšanas uzraudzība un tādējādi noteikta grāmatvedības uzskaites pārredzamība. Saskaņā ar Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta otrās daļas sākotnējo redakciju, kas ar Direktīvu 2001/12 netika grozīta, "šo divu jomu [infrastruktūras un pārvadājumu] uzskaiti veic tā, lai tie atspoguļo šo aizliegumu" vienai darbības jomai piešķirtos valsts līdzekļus novirzīt otrai darbības jomai.

63. No tās Direktīvas 91/440 preambulas ceturtā apsvēruma izriet, ka šīs direktīvas mērķis bija veicināt dzelzceļu sistēmas efektīvu pārvaldību, nošķirot pārvadāšanas pakalpojumus, no vienas puses, no infrastruktūras uzturēšanas, kas nepieciešama pārvadājumu saimnieciskajai darbībai, no otras puses, un tam katrā ziņā bija jāparedz arī atsevišķa grāmatvedības uzskaite. Direktīvā 2001/12 šī doma tika

19 — Spriedums, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Vācija (C-556/10, EU:C:2013:116), 55. punkts.

nostiprināta, uzliekot arī pienākumu nošķirt grāmatvedības uzskaiti vissvarīgākajos divu veidu dokumentos: peļņas un zaudējumu pārskatā un bilancē. Turklāt saskaņā ar pēdējās minētās direktīvas preambulas devīto apsvērumu šis pienākums tika uzlikts arī pasažieru un kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem uzņēmumiem.

64. Šīs nošķiršanas galvenais mērķis abās direktīvās bija panākt pilnīgu pārredzamību un noskaidrot dažu infrastruktūras izmaksu, tādu kā izmaksas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, zaudējumi infrastruktūras būvniecībā (*sunk costs*), infrastruktūras uzturēšanas un pārvaldības izmaksas un infrastruktūras jaudas iedalīšana, iekļaušanu [20].

65. Ar grāmatvedības uzskaites [21] palīdzību panāktajai pārredzamībai būtu jākalpo arī tam, lai varētu atklāt šķērssubsidēšanu, kas Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta otrajā teikumā aizliegta jau kopš tā sākotnējās redakcijas. Ņemot to vērā, darbības vārdu "atspoguļot" [22] var saprast tikai tādējādi, ka ir jāsekmē aizlieguma uzraudzība, ko būtu grūti panākt, ja tas netiktu norādīts grāmatvedības uzskaitē. Direktīvas 2012/34 jaunajā redakcijā netika ieviests arīdzan īpašs pienākums uzraudzīt (tas būtu bijis *novum* salīdzinājumā ar iepriekšējo redakciju), bet it īpaši veicināt iespējamo uzraudzību, ja grāmatvedības uzskaitē ir atbilstīgi "atspoguļots" aizliegums.

66. Tādējādi Vācijas valdības galvenokārt izklāstītais arguments ir jānoraida.

67. Pakārtoti minētā valdība būtībā apgalvo, ka Direktīvas 91/440 6. panta 1. punktā ir prasīts nošķirt infrastruktūras pārvaldības un pārvadājumu pakalpojumu uzskaiti, bet nevis peļņas un zaudējumu pārskatā vai bilancē norādīt no valsts saņemtos līdzekļus. Esot pietiekami tos norādīt iekšējā grāmatvedības uzskaitē, kā tas ir Vācijas dzelzceļa uzņēmumu gadījumā.

68. Piekrītu Komisijai, ka šai interpretācijai nevar piekrist. Regulā (EEK) Nr. 2830/77 [23] jau bija noteikts pienākums valsts līdzekļus norādīt gan bilancē ("atbalsts ieguldījumu izdevumu segšanai – norādīt valsts dalību īpašu ieguldījuma projektu īstenošanā") [24], gan peļņas un zaudējumu pārskatā (74. pozīcija "atlīdzības un atbalsts" un 91.5. pozīcija "subsīdijas līdzsvara nodrošināšanai") [25]. Šīs regulas preambulas pirmajā apsvērumā tika norādīts, ka tiesību normu par attiecībām starp valsti un dzelzceļa uzņēmumiem pamatā ir komercuzņēmumiem piemērojamie finanšu un grāmatvedības uzskaites principi. Turklāt regulā tika noteikts mērķis uzlabot šo uzņēmumu finansiālā stāvokļa un šāda veida valsts iesaistīšanās pārredzamību.

69. Lai arī Regula Nr. 2830/77 tika atcelta ar Direktīvas 2001/14 37. pantu, tomēr Komisija, paskaidrojot Direktīvas 2001/14, kas bija iekļauta vienā tajā pašā pasākumu paketē kā Direktīva 2001/12, pārskatīšanas iemeslus, norādīja, ka, neraugoties uz to, ka šie pienākumi bija spēkā attiecībā uz dzelzceļu uzņēmumiem saskaņā ar Regulu Nr. 2830/77, tie bija *skaidri un nepārprotami* jāiekļauj Direktīvā 91/440 (ar Direktīvas 2001/12 palīdzību) [26]. Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta galīgā redakcija ir identiska priekšlikumam.

20 — Di Pietrantonio, L. un Pelkmans, J., *The Economics of EU Railway Reform*, Bruges European Economic Policy Briefings; Briefing Nr. 8, 2008. gada septembris, 17. lpp.

21 — Komisijas darba dokuments – Komentāri par vairākiem pantiem Priekšlikumā direktīvai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju (COM 1998, 480, galīgā redakcija), 5. lpp. (turpmāk tekstā – "Dokuments COM 1998, 480, galīgā redakcija").

22 — Manis salīdzinātajās valodu redakcijās ir lietots šis pats darbības vārds vai vārdkopa ar līdzīgu nozīmi: "reflects" angļu valodā; "reflèter" franču valodā; "Dieses Verbot muss [..] zum Ausdruck kommen" vācu valodā; "riflettere" itāļu valodā; "reflectir" portugāļu valodā; "Dit verbod moet terug te vinden zijn" holandiešu valodā un "återspeglar" zviedru valodā.

23 — Padomes 1977. gada 12. decembra regula par pasākumiem, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu dzelzceļa uzņēmumu uzskaites sistēmu un gada pārskatu salīdzināmību (OV 1977, L 334, 13. lpp.).

24 — Regulas Nr. 2830/77 4. panta 1. punkts kopsakarā ar I un II pielikumu.

25 — Regulas Nr. 2830/77 4. panta 2. punkts kopsakarā ar III un IV pielikumu.

26 — Dokuments COM 1998, 480, galīgā redakcija, 9. lpp.

70. No iepriekš minētajiem paskaidrojumiem izriet, ka Direktīvas 91/440 6. panta 1. punktā izdarītā norāde uz bilanci un peļņas un zaudējumu pārskatu ar tādu pašu saistošo spēku aizstāja pienākumu iekļaut šajos pārskatos valsts līdzekļus, kas Regulā Nr. 2830/77 jau bija noteikts kopš 1978. gada.

71. Turklāt pretrunā tam būtu tas, ja tas tā nenotiktu un ja, pārskatot Direktīvu 91/440, kuras mērķis tieši bija panākt lielāku uzņēmumu grāmatvedības uzskaites pārredzamību, tiktu mazināts pienākums izmantot peļņas un zaudējumu pārskatu un bilanci, lai finansiālajās attiecībās starp valsti un dzelzceļa uzņēmumiem sasniegtu – *quod non* – lielākas pārredzamības mērķi.

72. Īsumā sakot, šo līdzekļu norādīšana vienīgi dzelzceļa uzņēmumu iekšējā grāmatvedības uzskaitē, uz kuru norāda Vācijas valdība, neatbilst Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta nosacījumiem. Tādējādi arī šim otrajam aizstāvības argumentam nevar piekrist.

73. Vācijas valdības trešais arguments, ciktāl tā uzsver, ka Savienības tiesību normas tās tiesībās esot transponētas pareizi, ir neefektīvs, jo, kā esmu minējis, Komisija nepārmet nepareizu transponēšanu.

74. Tāpat nav pieņemams attiecīgais Itālijas valdības arguments, jo neizpilde ir jāizvērtē nevis saskaņā ar Direktīvu 2012/34 (kurā iekļauts 56. pants, uz kuru tā atsaucas), bet saskaņā ar Direktīvu 91/440, kurā nav neviena tam līdzīga noteikuma. Minētajā 56. pantā ir aprakstīti uzdevumi un pilnvaras, kuras dalībvalstīm ir jāpiešķir savām dzelzceļa nozares regulatīvajām iestādēm un tostarp arī revīzijas iestādēm, kas saskaņā ar 12. punktu pārbauda arī 6. pantā paredzētās uzskaites nošķiršanas pienākuma izpildi.

75. No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka, nenorādot infrastruktūrai paredzētos valsts līdzekļus nedz mātesuzņēmuma, nedz meitasuzņēmumu publiski pieejamos pārskatos, ko Vācijas valdība nebūt nav noliegusi, šo pārskatu iesniegšana tā vai citādi liedz pārbaudīt to, vai ir izpildīts aizliegums novirzīt šos līdzekļus dzelzceļa pārvadājumu jomai. Tādējādi prasības otrais iebildums ir jāpieņem.

C – *Par pirmo iebildumu, kas balstīts uz Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta pārkāpumu, ciktāl ar līgumiem par peļņas nodošanu dzelzceļa pakalpojumus ir atļauts finansēt ar dzelzceļa infrastruktūrai paredzētajiem līdzekļiem*

1) Lietas dalībnieku prasījumi

76. Komisija uzskata, ka Vācijas Federatīvā Republika ar līgumiem par peļņas nodošanu (kurus mātesuzņēmums ir noslēdzis ar trijiem infrastruktūras pārvaldītājiem meitasuzņēmumiem) pieļauj, ka daļa no dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai piešķirtajiem valsts līdzekļiem tiek novirzīta ar pārvadājumu pakalpojumiem saistītai darbībai. Ar šo rīcību ir pārkāpts Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkts.

77. Šādi notiekot konkrēti gadījumos, kad dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmumu (proti, *DB Netz AG*, *DB Station & Service AG* un *DB Energie GmbH*) peļņa tiktu gūta tikai no minētajām sabiedrībām piešķirtajiem valsts līdzekļiem. Ņemot vērā *DB AG* saistības, kuras tā uzņēmusies līgumos par peļņas nodošanu, apņemoties segt iespējamos savu meitasuzņēmumu zaudējumus, šādā veidā nodotā peļņa varētu tikt izmantota, lai kompensētu saistībā ar pārvadāšanas pakalpojumiem radušos deficītu.

78. Komisija uzskata, ka nav nozīmes tam, ka no vieniem grupas uzņēmumiem šie līdzekļi nevar tikt nodoti tieši citiem grupas uzņēmumiem un ka tie tiek netieši nodoti, pārskaitot peļņu mātesuzņēmumam, – abi veidi esot pretrunā gan Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta burtam, gan garam.

79. Vācijas valdība šo pantu interpretē tādējādi, ka tam nav pretrunā tas, ka meitasuzņēmumi gūst peļņu, nedz arī tas, ka tie vēlāk to nodod mātesuzņēmumam, paredzot prasību pārskaitīt tikai infrastruktūrai piešķirtos valsts līdzekļus, bet nevis ienākumus, kurus infrastruktūras pārvaldības uzņēmumi iegūst no komerciālas izmantošanas, uz ko attiecas Direktīvas 2001/14 7. panta 1. punkts. Katrā ziņā abās tiesību normās veiktā nošķiršana starp valsts līdzekļiem (Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkts) un ienākumiem no infrastruktūras izmantošanas maksas (Direktīvas 2001/14 7. panta 1. punkts) esot neatkarīga no jautājuma par to, vai ienākumi ir gūti ar subsidēto aktīvu palīdzību.

80. Jautājumā par Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta transponēšanu Vācijas tiesībās Vācijas valdība norāda, ka tā to ir izdarījusi pareizi ar *AEG* 9. panta 1.b punktu.

81. Vācijas valdība noliedz, ka līdzekļi tiek slēpti, kā apgalvo Komisija, jo tie ir atrodami *DB AG* grāmatvedības uzskaitē, lai arī gada pārskatos ir norādīta tikai valsts subsīdiju neto vērtība, – faktors, kas tiek izmantots, lai aprēķinātu mātesuzņēmumam nododamo peļņu vai zaudējumus, kas ir jākompensē mātesuzņēmumam. Turklāt visi dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem uzņēmumiem piešķirtie valsts līdzekļi ir jāizmanto ieguldījuma projektos, kuriem tie tiek piešķirti, un tas aizliedz iespēju palielināt peļņu. Kamēr šādiem uzņēmumiem rodas savu dzelzceļa līniju uzturēšanas un labošanas izmaksas, *Bund*, federālai valstij, izpildot tai Konstitūcijā piešķirto uzdevumu [27], ir jāveic plānošana saistībā ar dzelzceļa tīkla vajadzībām, kā arī jāfinansē ieguldījuma projekti ar subsīdiju palīdzību [28].

82. Replikas rakstā Komisija nepiekrīt atbildētājas Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta interpretācijai. Tās ieskatā, no priekšlikuma Direktīvai 2001/12 izriet, ka šī panta mērķis bija nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi pret visiem dzelzceļa uzņēmumiem un to nediskriminēšanu, šo mērķi varēja sasniegt tikai tad, ja tiktu ņemta vērā infrastruktūras pilnīga finansēšana ar visām izmaksām, no vienas puses, un visiem ieņēmumiem, proti, valsts līdzekļiem un maksām par sliežu ceļu izmantošanu, no otras puses. Attiecīgai tiesību normai Vācijas valdības iespējamajā sistēmiskajā interpretācijā tiktu atņemta lietderīgā iedarbība.

83. Komisija arī norāda, ka Direktīvas 91/440 6. panta 1. punktā lietotais jēdziens "finansējums [valsts atbalsts]" attiecas tikai uz valsts līdzekļiem, kas piešķirti no valsts budžeta un, balstoties uz konkrētu juridisko pamatu. Šī panta mērķis ir novērst šķērssubsidēšanu un tādējādi gan tā formulējums, gan sagatavošanas darbi [29], kuros ir lietota viena tā pati terminoloģija, apstiprina, ka runa ir par valsts līdzekļiem valsts atbalsta shēmas (LESD 107. pants) izpratnē.

84. Komisija, pirmkārt, apgalvo, ka Vācijas Federatīvā Republika nenodrošina, ka grupas *DB AG* infrastruktūras pārvaldītājām sabiedrībām piešķirtie valsts līdzekļi sedz tikai finansējuma deficītu, kas radies nepietiekamo ienākumu dēļ. Otrkārt, tā uzskata, ka Direktīvas 2001/14 8. pantā kopumā infrastruktūras pārvaldītājam nav piešķirtas pilnvaras maksu par tās izmantošanu aprēķināt tādējādi, ka tā sistemātiski rada peļņu. Turklāt tā uzskata, ka Vācijas Federatīvajā Republikā izveidotā iekšējā uzraudzība nav atbilstīga, lai kavētu valsts līdzekļu nodošanu.

27 — Tā citē *Grundgesetz* (Pamatlikums) 87.e panta 4. punktu.

28 — *Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes* (*Bundesschienenwegeausbaugesetz*, Federālais likums par dzelzceļa līniju pagarināšanu, *BGBl.* I., 1874. lpp.) 8. panta 1. un 4. punkts.

29 — Skat. Komisijas darba dokumentu, kas minēts šo secinājumu 21. zemsvītras piezīmē, 30. lpp.

85. Atbildē uz repliku Vācijas valdība pārmet Komisijai, ka tā nesniedz pierādījumus saviem apgalvojumiem un norāda uz valsts līdzekļu izmantošanas uzraudzību, ko *ex ante* un *ex post* veic *Bundesnetzagentur* [30] un *Bundesrechnungshof* [31]. Tā arī apgalvo, ka no 2015. gada 1. janvāra, kad ir stājies spēkā *LuFV II* [32], šis iebildums ir zaudējis savu priekšmetu.

86. Savukārt Itālijas valdība apgalvo, ka Direktīvas 91/440 6. panta 1. punktā ir ņemtas vērā finanšu plūsmas starp valsti un dzelzceļa tīklu pārvaldītāju, taču tajā ir noteiktas tikai grāmatvedības uzskaites normas, lai novērstu šķērssubsidēšanas risku. Tā arī uzskata, ka nav nekādu šķēršļu tam, ka tīkla pārvaldītājs pārvalda peļņu neatkarīgi.

87. Šajā ziņā Itālijas valdība uzsver, ka Tiesa ir atzinusi uzņēmumu holdinga veida struktūru likumību [33] un ka Komisijas pieeja mazina dzelzceļa uzņēmumu grupu pārvaldes autonomiju pretrunā Direktīvas 91/440 4. un 5. pantam.

88. Komisija tai ir atbildējusi, apgalvojot, ka holdinga veida struktūru likumība pati par sevi nenozīmē finanšu plūsmas starp grupas uzņēmumiem likumību.

2) Vērtējums

89. Lai analizētu pirmo prasījumu, vispirms ir jāprecizē, ka saskaņā ar Tiesas judikatūru attiecībā uz Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta interpretāciju šajā tiesību normā ir noteikts tikai tas, ka tiek nošķirta grāmatvedības uzskaite starp dzelzceļa uzņēmumu veiktajām pārvadājumu darbībām un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības darbībām [34]. Tāpēc tieši vai netieši nav jāšaubās par sabiedrību veidiem – un to ietekmi –, kas var būt holdinga struktūrām.

90. Arī ir jāprecizē tas, uz kādiem līdzekļiem ir atsauce Direktīvas 91/440 6. panta 1. punktā, jo Komisija vēlas iekļaut tajos maksu par sliežu izmantošanu, kas, manuprāt, nav atbilstīgi. Šos ieņēmumus maksā lietotāji kā atlīdzību par dzelzceļa infrastruktūru pārvaldītāju uzņēmumu darbību, tādējādi tie nav valsts līdzekļi, kurus valsts nodod šo uzņēmumu rīcībā. Savukārt šādas iezīmes piemīt atbalstam, kas tiek piešķirts, lai kompensētu deficītu, kas var rasties minētajiem uzņēmumiem, ja maksa nesedz minētās infrastruktūras uzturēšanas un darbības izmaksas (subsīdijas līdzsvara nodrošināšanai), ciktāl valsts iestādes to maksā tieši. Kā norādīšu trešā iebilduma analizē, Vācija ir pieņēmusi maksu sistēmu, kuras pamatā ir vidējās izmaksas, kas infrastruktūras pārvaldīšanas uzņēmumam ļauj pat gūt peļņu, tāpēc nekādas papildu subsīdijas šim nolūkam nebūtu jāsaņem. Tādējādi Komisijas iebildums ir jāattiecina tikai uz valsts līdzekļiem, kurus Vācijas valsts (vai jebkāda no tās struktūrām, plašā nozīmē) ir piešķīrusi tieši.

91. Attiecībā uz šķērssubsidēšanu Direktīvas 91/440 6. panta 1. punktā ir noteikta prasība tās aizliegumu atspoguļot divu dzelzceļa darbības jomu grāmatvedības uzskaitēs (pārvadājumu pakalpojumu izmantošana un infrastruktūras pārvaldība). Ja Komisija pārmet dalībvalstij šī panta pārkāpumu, tai ir jāsniedz pienācīgi pierādījumi tam, ka vienai no šīm jomām piešķirtais valsts atbalsts faktiski ir ticis novirzīts citai jomai un ka grāmatvedības uzskaitē (gan vienā, gan otrā jomā) šis pārkāpums nav atspoguļots.

30 — Federālā reglamentēto pakalpojumu aģentūra.

31 — Proti, Vācijas Federālā revīzijas palāta; saskaņā ar *Bundeshaushaltsordnung* (Federālais Budžeta likums, jaunākie grozījumi izdarīti *BGBl.* I, 2178. un nākamās lpp., it īpaši 2182. lpp.), 91. pantu.

32 — Skat. 23. punktu.

33 — Tā atsaucas uz 2013. gada 28. februāra spriedumu Komisija/Vācija (C-556/10, EU:C:2013:116), 55. punkts.

34 — Turpat.

92. Taču atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai tiesvedībā sakarā ar valsts pienākumu neizpildi saskaņā ar LESD 258. pantu Komisijai ir jāpierāda apgalvotās neizpildes esamība, proti, jāsniedz nepieciešamā informācija, lai pamatotu iebildumu, un tā nevar balstīties uz kādu pieņēmumu [35]. Turklāt valsts pienākumu neizpildes pierādīšanas pienākums prasa iesniegt īpašus pierādījumus salīdzinājumā ar tiem, kas tiek ņemti vērā saistībā ar parastu valsts pienākumu neizpildes prasību, kas attiecas tikai uz valsts tiesību normas saturu. Šajos apstākļos valsts pienākumu neizpildi var konstatēt, tikai pietiekami dokumentēti un detalizēti pierādot, ka valsts iestādes ir īstenojušas praksi, kurā tās tiek vainotas un par ko attiecīgā dalībvalsts saucama pie atbildības [36].

93. Dokumentos, kurus Komisija iesniegusi sava apgalvojuma pamatojumam, ir norādīta meitasuzņēmumu peļņas un zaudējumu attīstība saistībā ar infrastruktūru (prasības pieteikuma A.2 pielikums). Komisija ir iesniegusi arī *DB AG* un *DB Netz AG* līguma par peļņas nodošanu eksemplāra kopiju (A.1 pielikums). Ar šiem un citiem dokumentiem tā ir vēlējusies pierādīt, ka, ciktāl ienākumi – tās skatījumā – tika gūti tikai no valsts līdzekļu iekļaušanas infrastruktūras jomā, līgums par nodošanu tos ļāva nodot pārvadājumu jomai, kurā bija radušies zaudējumi (kā jau tika norādīts, pastāv pienākums segt šos zaudējumus, kā tas norādīts līgumā ar uzņēmumiem pārvadājumu jomā) [37].

94. Komisija izstrādā argumentāciju, kurai ir zināma loģika, lai apstiprinātu tās aizdomas, ka peļņas pārskaitīšana *DB AG* no tās infrastruktūras pārvaldītājiem meitasuzņēmumiem beigu beigās tiek veikta ar valsts līdzekļiem, kas piešķirti infrastruktūrai un vēlāk tiek novirzīti transporta uzņēmumiem. Taču šo aizdomu nepietiek, lai apstiprinātu pārmesto neizpildi, ja, izņemot pieņēmumus, faktiski nav pierādīta faktiska valsts līdzekļu pārvietošana no vienas jomas citā.

95. Apgalvojums, ka nav pietiekamu garantiju, lai novērstu šo līdzekļu pārvietošanu arī nevar būt par pamatu notiesājošam spriedumam. Neapstrīdot to, ka Federatīvās Republikas tiesībās tāpat kā Direktīvā 91/440 šādi pārskaitījumi ir aizliegti, un, ņemot vērā iekšējo uzraudzības iestāžu esamību, pārmetums par minētās direktīvas 6. panta 1. punkta neizpildi būtu jāpierāda, ka pārskaitījumi faktiski ir tikuši veikti, un nevis tikai jāapgalvo, ka nav pietiekamu garantiju, lai tos novērstu.

96. Protams, no Komisijas nav jāprasa *probatio diabolica*, proti, nav jālūdz, lai tā iesniegtu neeksistējošus dokumentus vai dokumentus, ko nav iespējams iesniegt. Taču, pirmkārt, mātesuzņēmuma un meitasuzņēmumu pārskati un bilances tiek pārbaudīti un publicēti. Otrkārt, un it īpaši, ja – kā esmu ierosinājis otrā iebilduma analīzē – valsts līdzekļi, uz kuriem atsaucas Komisija, nav atspoguļoti minētajos pārskatos vai bilancēs, ja ir konstatēts šis trūkums, Komisijas prasījums var tikt apmierināts, proti, var tikt atzīta neizpilde attiecībā uz grāmatvedības uzskaiti.

97. Citiem vārdiem sakot, ja dzelzceļa uzņēmumu pārskatos trūkst informācijas par valsts līdzekļiem un tieši šis trūkums apgrūtina pierādījumu sniegšanu, lai apstiprinātu pirmo iebildumu, uzskatu, ka ir loģiski to atzīt, nevis izvirzīt apsūdzību, kurai, iekļaujot to prasības prasījumos, Komisija nav spējīga sniegt dokumentārus pierādījumus.

98. Visbeidzot argumentācija par peļņas, kas daļēji vai pilnībā gūta ar valsts līdzekļu palīdzību, sadalījumu (ciktāl dažus gadus *DB Netz AG* esot varējusi gūt peļņu tikai ar subsīdiju palīdzību) ir tikai pieņēmums bez konkrētiem pierādījumiem, kas ļautu apmierināt šo prasības daļu, tālab ar faktiem būtu jāpierāda materiālu un uzskaitāmu prettiesisku pārskaitījumu esamība. Jāpiebilst, ka ar *LuFV* II [38] esamību no 2015. gada, šķiet, ir atspoguļots tas, kādiem mērķiem tiek izmantota infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmumu neto peļņa, kas ir jāpārskaita federālajai valstij, lai tie atkal tiktu ieguldīti šajā pašā jomā.

35 — Spriedums, 2013. gada 3. oktobris, Komisija/Itālija (C-369/11, EU:C:2013:636), 68. punkts un tajā minētā judikatūra.

36 — Spriedums, 2006. gada 27. aprīlis, Komisija/Vācija (C-441/02, EU:C:2006:253), 49. punkts un tajā minētā judikatūra.

37 — Pievienotie dokumenti un pielikumi, stingri ņemot, nav grāmatvedības dokumenti 6. panta izpratnē. Tajos nav norādīts, ar kādiem līdzekļiem un kādās šo uzņēmumu grāmatvedības uzskaites pozīcijās nav atspoguļots šis aizliegums.

38 — Skat. atkal 23. punktu.

99. Tāpēc uzskatu, ka Komisija nav sniegusi pietiekamus pierādījumus, lai pamatotu pirmo iebildumu.

D – *Par trešo iebildumu, kas balstīts uz Direktīvas 2001/14 7. panta 1. punkta pārkāpumu, nenodrošinot, ka maksa par infrastruktūras lietošanu tiek izmantota tikai infrastruktūras pārvaldītāja darbības finansēšanai*

1) Lietas dalībnieku prasījumi

100. Komisija apgalvo, ka līgumos par peļņas nodošanu, kurus *DB AG* ir noslēdzis ar saviem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem meitasuzņēmumiem, ir paredzēts par šīs infrastruktūras izmantošanu veikto maksu pārskaitīt mātesuzņēmumam. Tās skatījumā maksas neizmantošana tikai infrastruktūras pārvaldītāju darbībām ir pretrunā Direktīvas 2001/14 7. panta 1. punktā paredzētajiem noteikumiem. Tas notiekot tad, ja, negūstot ienākumus no maksas, netiktu gūta nekāda peļņa.

101. Vācijas valdība kritizē šo apgalvojumu, norādot, ka, no sistēmiskā viedokļa raugoties, saskaņā ar Direktīvas 2001/14 6. panta 1. punktu, 7. panta 1. punkta pirmo daļu un 8. panta 1. punktu ir atļauts, ka infrastruktūras pārvaldītājs saņem kādu peļņas likmi, kas ir maksājamo maksu neatņemama sastāvdaļa. Turklāt nav nevienas tiesību normas, kas reglamentētu ar tās palīdzību gūtās peļņas izmantošanu, uz kuru pilnībā attiecoties rīcības brīvība to nodot mātesuzņēmumam.

102. Tāpēc Vācijas valdība uzskata, ka Direktīvai 2001/14 nav pretrunā tādas peļņas nodošana, kas gūta no maksas par infrastruktūras izmantošanu un aprēķināta saskaņā ar peļņas likmi, kas ir pielīdzināta uzņēmuma pašu līdzekļiem. *AEG* 14. panta 4. punkta pirmajā teikumā ir noteikts, ka maksa ir jānosaka tādējādi, ka tā sedz infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas (saskaņā ar Direktīvas 2001/14 8. panta 1. punktā paredzēto iespēju) un tai var pievienot peļņas likmi, ja tas atbilst tirgum. Pretēji Komisijas apgalvojumam šādā veidā organizēta darbība neizraisa nekādus infrastruktūras finansēšanas deficītu.

103. Noslēgumā minētā valdība apgalvo, ka tās interpretāciju pamato Komisijas nesen izstrādātais priekšlikums par grozījumiem saistībā ar ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi (7.a pants), saskaņā ar kuru neesot noteikta prasība par infrastruktūras izmantošanu saņemtos ieņēmumus obligāti izmantot sliežu ceļu ekspluatācijai vai uzturēšanai [39].

104. Replikas rakstā Komisija norāda, ka Direktīvas 2001/14 6. pantā ir paredzēta metode maksas aprēķināšanai, kas parasti tiek veikta, pamatojoties uz tiešajām izmaksām (7. panta 3. punkts) un pārvaldības uzņēmumu hronisko deficītu, ja valsts pārvaldes iestādes vismaz daļēji neuzņemas segt infrastruktūras izmaksas. Ņemot to vērā, 6. pantā dalībvalstīm ir uzlikts pienākums uzņemties finansiālu atbildību par infrastruktūras pārvaldītājiem, līdzsvarojot to budžetu.

105. Replikas rakstā Komisija min *Bundesrat* [40] atzinumu, kas šo apgalvojumu pamatojot un acīmredzami parādot līgumu par peļņas nodošanu nelabvēlīgās sekas. Tā norāda, ka *LuFV II* stāšanās spēkā 2015. gada 1. janvārī ir tieši paredzēta, lai izpildītu *Bundesrat* "politisko prasību" infrastruktūras pārvaldītāju gūto peļņu nodot tieši federālajai valstij (*Bund*), lai tā to ieguldītu infrastruktūrā.

39 — Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīvu 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (2013. gada 30. janvāra COM(2013) 29 *final*) 14. lpp.

40 — *Bundesrat* dokuments (*Bundesrat-Drucksache*) Nr. 559/2/12, 25. lpp. Konkrēti Komisija citē šo dokumenta fragmentu: "*Šajos pēdējos gados* DB AG *ir sākusi izvērst darbību jomās, kurās tai bija dabiskais monopolstāvoklis – sliežu ceļi, pasažieru stacijas un enerģija –, lai pārveidotu tās rentablos pīlāros, kas rada peļņu.* [..] *Saskaņā ar kādu līgumu par peļņas nodošanu, kuru* DB AG *ir noslēgusi ar saviem infrastruktūras pārvaldītājiem meitasuzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmumu peļņa automātiski tiek pārskaitīta mātesuzņēmumam izmantošanai globālā mērogā, nepiesaistot to kādam konkrētam mērķim, piemēram, lai iegādātos loģistikas nozarē darbojošos uzņēmumus* [..]. *Šī politika galu galā rada pārmērīgi augstas cenas par sliežu ceļu un staciju izmantošanu, kā arī enerģijas pārvadi* [..]."

106. Atbildē uz repliku Vācijas valdība atzīst, ka līdzekļi, kuru *DB Netz AG* nodod *DB AG* pilnībā vai daļēji ir ieņēmumi no "dzelzceļu" izmantošanas, bet tā apgalvo, ka tie zaudē savu maksas par infrastruktūras izmantošanu kvalifikāciju vēlākais tad, kad *DB Netz AG* tos pareizi saņem kā atlīdzinājumu par dzelzceļu izmantošanas piešķiršanu un kad tie tiek piešķirti darbības finansēšanai.

107. Itālijas valdība nav iesniegusi apsvērumus par trešo iebildumu, tā tikai ir paudusi atbalstu Vācijas viedoklim.

2) Vērtējums

108. Šīs tiesvedības dalībnieki nav vienisprātis par Direktīvas 2001/14 7. panta 1. punkta interpretāciju, saskaņā ar kuru maksa par infrastruktūras izmantošanu tiek maksāta tās pārvaldītājam un "tiek izmantota tā darbības finansēšanai". Komisija piedāvā šauru pieeju, balstoties uz tiesību normas formulējumu, savukārt Vācijas valdība uzskata, ka tajā nav uzlikts nekāds pienākums piešķirt no maksas gūto peļņu; turklāt tās skatījumā, jēdziens "darbība" – ciktāl tas ietver peļņas gūšanas nolūku – neierobežo maksas izmantošanu, kas, iekļaujot peļņas likmi, var tikt likumīgi nodota mātesuzņēmumam.

109. Interpretējot Direktīvas 2001/14 7. panta 3. punktu, Tiesa, balstoties uz tās preambulas 12. un 20. apsvērumu, ir atzinusi, ka dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem ar to ir piešķirta noteikta rīcības brīvība [41]. Tajos ir noteikta skala, lai aprēķinātu maksas apmēru no minimālās summas (kas ir vienāda ar tiešajām izmaksām par dzelzceļa pakalpojuma izmantošanu), kas noteikta 7. panta 3. punktā, līdz maksimālajai summai (kas vienāda ar visām infrastruktūras pārvaldītāja izmaksām), kas paredzēta minētās direktīvas 8. panta 1. punktā [42].

110. Saskaņā ar Direktīvu 2001/14 šo abu robežvērtību ietvaros maksa drīkst atšķirties, ņemot vērā jaudas nepietiekamību (7. panta 4. punkts), izmaksas, kas radušās ietekmes uz vidi dēļ (7. panta 5. punkts), konkrētus ieguldījumu projektus (8. panta 2. punkts), vai paredzētās atlaides (9. pants) [43].

111. Neuzskatu, ka 7. panta 1. punkta formulējums, nedz tā uzbūve, nedz mērķis, nedz sistēmiskā saikne ar citiem Direktīvas 2001/14 pantiem, ļauj to interpretēt tik labvēlīgi infrastruktūras pārvaldītājiem, kā apgalvo Vācijas valdība.

112. Runājot par saturu, lai arī Direktīvas 2001/14 6. panta 1. punktā ir minēti "ienākumi no [..] citas saimnieciskās darbības", 7. panta 1. punktā lietotais jēdziens "uzņēmējdarbība" tomēr norāda uz infrastruktūras pārvaldītājam raksturīgo uzdevumu, proti, uzdevumu, kas tam piešķir tiesības prasīt un iekasēt maksu par sliežu ceļu un citu ar to cieši saistītu elementu izmantošanu.

113. Jautājumā par struktūru ir jānorāda, ka atšķirībā no maksas likmes noteikšanas metodēm (attiecībā uz kurām Direktīvā 2001/14 ir piedāvātas vairākas iespējas), 7. panta 1. punkta formulējumā ir paredzēta prasība par iekasētās maksas izmantošanu: izvirzot prasību piešķirt to infrastruktūras finansēšanai, nav noteikti nedz precizējumi, nedz izņēmumi [44]. Tas ir loģiski, jo direktīvas pamatā ir

41 — Spriedums, 2013. gada 28. februāris, Komisija/Vācija (C-556/10, EU:C:2013:116), 82. punkts.

42 — Turpat, 85. punkts.

43 — Turpat, 86. punkts.

44 — Kā tas ir saistībā ar papildu maksājumiem un tarifiem, kuru pamatā ir 8. panta 1. un 2. punktā minētās īpašās izmaksas.

princips, ka maksa sedz tikai vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas tiešās izmaksas, proti, īstermiņa papildu izdevumus [45] (7. panta 3. punkts, aplūkojot to kopsakarā ar preambulas 39. apsvērumu), kā arī citus izdevumus, ko vismaz daļēji, tomēr tieši var attiecināt uz tādu vilcienu satiksmes pakalpojumu kā signalizēšana, satiksmes regulēšana vai uzturēšana sniegšanu [46].

114. Tā kā lietotāja maksātā maksa sedz tikai papildu izdevumus par infrastruktūras izmantošanu, dzelzceļa tīklu pārvaldītājiem uzņēmumiem rodas strukturāls deficīts saistībā ar izmantošanu [47]. Tāpēc, kad Direktīvas 2001/14 6. panta 1. punktā ir pieņemts tarifikācijas princips, kura pamatā ir papildu izdevumi, tiek paredzēts valsts finansējums (subsīdijas līdzsvara nodrošināšanai), kuras ir jāatspoguļo infrastruktūras pārvaldītāja grāmatvedības uzskaitē.

115. Šajā kontekstā, piešķirot no maksas gūtos ieņēmumus infrastruktūras pārvaldītāja darbības finansēšanai, tiek nodrošināta ne tikai maksas iekasēšana, bet arī tās atkārtota ieguldīšana tieši šajā darbībā. Šādi ir gribēts panākt sviras efektu, proti, mudināt pārvaldītāju panākt satiksmes pieaugumu un izmantot tīklu pēc iespējas efektīvāk [48], lai ilgtermiņā līdzsvarotu kontus, nerīkojot atklātu konkursu [49].

116. Direktīvā 2001/14 nav pamatojuma, lai atļautu tarifikācijas sistēmu, kas atbrīvo pārvaldītāju no 7. panta 1. punktā noteiktā pienākuma, proti, no maksas gūtos ieņēmumus izmantot savas darbības finansēšanai. Tādējādi, tā kā likumdevējs nav paredzējis nekādas atkāpes no saistošā pienākuma no maksas par infrastruktūras izmantošanu gūtos ienākumus izmantot šim nolūkam, tas ir jāievēro. Gadījumā, ja dalībvalsts pieņemtā tarifikācijas metode rada tādu rentabilitāti, ka rodas peļņa, tie būs joprojām no maksas gūtie ieņēmumi ar visām no tā izrietošajām sekām.

117. Faktiski Komisija Vācijas valdībai pārmet nevis no maksas gūtās peļņas pārskaitīšanu mātesuzņēmumam, bet gan to, ka netiek nodrošināts, ka tā tiks izmantota infrastruktūras pārvaldītāju darbības finansēšanai. Šajā ziņā Vācijas iestāžu apgalvojumi par peļņas nodošanas *DB AG* tiesiskumu kopumā nav strīda priekšmets, jo vēlreiz jānorāda, ka šajā iebildumā apgalvotā neizpilde neattiecas uz nodošanu kā tādu.

118. Tāpēc šajā Komisijas iebildumā formulētajam prasījumam piemīt tāds pats pierādījumu trūkums vai nepietiekamība kā pirmajam iebildumam. Šajā gadījumā tas atkal balstās uz apstākļu vai faktu kopumu, kas vēlamo secinājumu padara iespējamu (taču to pārliecinoši nepierāda), proti, balstās uz vēl citu pieņēmumu.

45 — Tā Komisija ir norādījusi 2013. gada 30. maija spriedumā Komisija/Polija (C-512/10; EU:C:2013:338), 63. punkts, un tam ir zināms pamatojums doktrīnā: skat. Amaral, M. un Danielowitzova, N., "(Co)régulation économique des industries de réseau: le cas de la tarification de l'infrastructure ferroviaire en Europe", no: *L'espace Ferroviaire Unique Européen – Quelle(s) réalité(s)?*, Rapoport, C. (red.), Brisele: *Bruylant*, 2015, 245. lpp.

46 — Spriedums, 2013. gada 30. maijs, Komisija/Polija (C-512/10, EU:C:2013:338), 81. punkts.

47 — *Amaral, M.* un *Danielowitzova, N.*, minēts iepriekš, 249. lpp.

48 — Dokuments COM 1998, 480, galīgā redakcija, 76. lpp.

49 — Direktīvas 2001/14 6. panta 2. punktā dalībvalstis, šķiet, tiek mudinātas censties sasniegt šo mērķi.

119. Komisija kā pierādījumu ir iesniegusi iepriekš minēto *Bundesrat* dokumentu [50]. Tie ir Vācijas Parlamenta augšpalātas apsvērumi vai oficiāla nostāja attiecībā uz projektu Likumam par jaunu tiesisko regulējumu dzelzceļa jomā [51]. Jānorāda, ka kopš 1996. gada 1. janvāra piepilsētas pasažieru pārvadājumi ir *Länder* [52] kompetencē un šīm federālajām zemēm – kā klientiem, investoriem un konkrēti katrā reģionā kā par šā pakalpojuma nodrošināšanu atbildīgajiem subjektiem – ir loģiska interese par to, kur tiek izlietoti ieņēmumi, ko gūst infrastruktūru pārvaldošie *DB AG* meitasuzņēmumi.

120. Nemazinot šī dokumenta vērtību (neraugoties uz to, ka Vācijas valdība norāda uz tā politisko iedabu), no tā nav iespējams ar vajadzīgo pārliecību secināt, ka mātesuzņēmumam infrastruktūras pārvaldītāju pārskaitītā peļņa šajā laikposmā, uz kuru attiecas prasība sakarā ar valsts pienākumu neizpildi, netika piešķirta minētajai infrastruktūrai. Lai arī savos apsvērumos par likuma pārskatīšanas projekta 25. panta 3. punktu *Bundesrat* skaidri norāda prasību, ka infrastruktūras jomā gūtajai peļņai ir jāatgriežas "tikai" šajā jomā [53], taču būtu pārdroši no šiem apsvērumiem *pro futuro* izsecināt stingru pamatu kategoriskam agrāk notikušo faktu nosodījumam, ko prasa Komisija [54].

121. Kā esmu apgalvojis jautājumā par pirmo iebildumu, ja dzelzceļa uzņēmumu grāmatvedības uzskaitē nevar skaidri nošķirt atšķirīgas pozīcijas (toreiz runa bija par valsts līdzekļiem, tagad par maksu) tādējādi, ka gan vienu, gan otru, gan to attiecīgā izmantojama izsekojamība ir pilnībā nodrošināta, nav apmierināms arī šeit izvērtētais prasījums.

122. Tāpēc jāuzskata, ka trešais iebildums nav pamatots ar pierādījumiem.

E – *Par ceturto iebildumu, kas balstīts uz Direktīvas 91/440 9. panta 4. punkta, kā arī Regulas Nr. 1370/2007 6. panta 1. punkta, aplūkojot to kopsakarā ar tās pielikuma 5. punktu, pārkāpumu, nenodrošinot, ka sabiedrisko pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai piešķirtie valsts līdzekļi atbilstošajos pārskatos ir atspoguļoti atsevišķi*

1) Lietas dalībnieku argumenti

123. Komisija pārmet Vācijas Federatīvajai Republikai, ka *DB Regio AG* darbībai (pārvadājumi sabiedrisko pakalpojumu režīmā) piešķirtie valsts līdzekļi minētā uzņēmuma pārskatos nav norādīti atsevišķi, pretēji tam, kas noteikts Direktīvas 91/440 9. panta 4. punktā un Regulas Nr. 1370/2007 6. panta 1. punktā, aplūkojot to kopsakarā ar tās pielikuma 5. punkta pēdējo ievilkumu.

124. Komisijas ieskatā kompensācijas par sabiedriskā pakalpojuma saistībām, kā arī ieņēmumi no biļešu pārdošanas attiecībā uz visiem sniegtajiem pakalpojumiem ir norādīti tikai vispārēji vai apkopojoši, tāpēc nav iespējams konstatēt, vai minētās kompensācijas, kas piešķirtas katrā konkrētā gadījumā, ir pārmērīgas, lai noteiktu iespējamo šķērssubsidēšanu.

50 — Skat. 105. punktu.

51 — 2012. gada 23. novembra *Stellungnahme des Bundesrates* par "Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich".

52 — Saskaņā ar Pamatlikuma 106.a panta pirmo teikumu tie ir jāfinansē ar *Bund* (federālā valsts) atbalstu un tās ieguldījums šajā pasažieru pārvadājumu segmentā ir 60 % no izmaksām. Skat. Gersdorf, H., "Finanzierung und Regulierung der Eisenbahninfrastruktur – zwei Seiten einer Medaille", no: *Eisenbahn zwischen Markt und Staat in Vergangenheit und Gegenwart*, Miram, F., un Schmoeckel, M. (red.), Tībingene: Mor Siebeck, 2015, 110. lpp.

53 — *Stellungnahme des Bundesrates*, minēts iepriekš, 27. lpp.

54 — Atgādināšu vēlreiz, ka saskaņā ar *DB AG* un federatīvās valsts starpā noslēgtajiem līgumiem, kas apkopoti 2015. gada *LuFV II*, visa valstij pārskaitītā peļņa, kas gūta no maksas par dzelzceļu izmantošanu, ir jāizmanto infrastruktūras finansēšanai. Tāpēc šķiet esam sasniegts prasības sakarā ar valsts pienākumu neizpildi galvenais mērķis (būtībā, lai Vācijas iestādes pielāgotu savu rīcību Komisijas nostājai šajā jautājumā).

125. Komisija apgalvo, ka uz tādiem uzņēmumiem kā *DB Regio AG* nevar attiecināt Direktīvas 91/440 2. panta 2. punktā paredzēto izņēmumu. Tā apgalvo, ka šī direktīva ir piemērojama arī uzņēmumiem, kas var saņemt kompensācijas ar mātesuzņēmuma starpniecību, jo pretējā gadījumā attiecīgos noteikumus varētu viegli apiet.

126. Vācijas valdība uzskata, ka ceturtā iebilduma pamatā faktiski ir Direktīvas 91/440 9. panta 4. punkta jaunā redakcija, kas ieviesta ar Direktīvas 2012/34 6. panta 3. punktu, attiecinot tā piemērošanas jomu uz reģionālo pārvadājumu uzņēmumiem, lai no tiem nošķirtu uzņēmumus, kas sniedz pakalpojumus nesaistītos tīklos[55]. Izskatāmajā lietā šī jaunā redakcija neesot piemērojama *ratione temporis*.

127. Attiecībā uz Direktīvas 91/440 9. panta 4. punktu Vācijas Federatīvā Republika apgalvo, ka *DB Regio AG*, būdams reģionālo pārvadājumu pakalpojumu sniedzējs, nebija tās piemērošanas jomā saskaņā ar 2. panta 2. punktu. Iebilstot pret Komisijas ierosināto interpretāciju, tā atsaucas uz Direktīvas 91/440 3. pantā sniegto "reģionālo reisu" definīciju, kas ietver "pārvadāšanas pakalpojum[us], ko veic, lai nodrošinātu reģiona pārvadājumu vajadzības". Šajā ziņā tā apgalvo, ka beigu beigās direktīvā (1991. gada redakcijā) pieņemtajā jēdzienā tika iekļauti Eiropas Parlamenta ierosinātie grozījumi, ar kuriem tika paplašināts Komisijas piedāvātais šaurākais jēdziens, kurā tika izdarīta atsauce uz Regulu (EEK) Nr. 1191/69[56], – arī šo atsauci Parlaments svītroja.

128. Runājot par Regulas Nr. 1370/2007 6. panta 1. punkta pārkāpumu, šīs regulas pielikuma 5. punktu (uz kuru ir atsauce minētajā pantā) Vācijas valdība interpretē tādējādi, ka prasība norādīt līgumus pārskatos atsevišķi tajā ir noteikta tikai tad, ja uzņēmējs līdzās citām darbībām veic darbības, par kurām tas saņem kompensācijas saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu režīmu. Tas tā neesot *DB Regio AG* gadījumā, jo tas sniedz pārvadājumu pakalpojumus tikai sabiedrisko pakalpojumu režīmā.

129. Jautājumā par lietas būtību Komisija atbild, ka iebilduma pamatā ir materiāltiesiski noteikumi, kas bija iekļauti jau Direktīvas 91/440 9. panta 4. punktā, ņemot vērā 2. panta formulējumu, saskaņā ar kuru *DB Regio AG* nav jāaplūko savrupi, bet gan tā sasaistē ar grupu *DB AG*, tāpēc uz šīs direktīvas 2. panta 2. punktu tas nevar atsaukties.

130. Attiecībā uz Regulas Nr. 1370/2007 6. panta 1. punktu, lai arī Komisija atzīst, ka pielikuma 5. punktā prasība pārskatos norādīt katru līgumu atsevišķi nav minēta tieši, tā uzskata, ka šāds pienākums izriet no regulējuma kopumā, kā arī tā mērķa, konkrēti, aplūkojot kopsakarā pielikuma 2. un 5. punktu (pirmajā ir noteikts kompensāciju ierobežojums, bet otrajā punktā ir noteiktas grāmatvedības uzskaites prasības).

131. Atbildē uz repliku Vācijas valdība atkārtoti norāda, ka ar Direktīvu 2012/34 tika būtiski grozīta tās piemērošanas joma attiecībā uz reģionālo pārvadājumu uzņēmumiem, tas ir jauns režīms, kas dalībvalstīm ir jāpiemēro tikai no 2015. gada 17. jūnija. Attiecībā uz apgalvojumu par Regulas Nr. 1370/2007 6. panta 1. punkta pārkāpumu tā apgalvo, ka pielikuma 5. punkta mērķis ir novērst šķērssubsidēšanu nevis starp dažādu sabiedrisko pakalpojumu līgumu veidiem, bet gan starp līgumiem, saskaņā ar kuriem ir jāmaksā kompensācija, un līgumiem, kuros tas nav paredzēts.

55 — Kā būtiskākos tā norāda šādus grozījumus: a) atsauci uz Regulas Nr. 1370/2007 7. pantu, kuras nebija iepriekšējā redakcijā; b) atsauci uz valsts līdzekļiem attiecībā tikai uz sabiedrisko pakalpojumu režīmā sniegtajiem pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, lai gan agrāk šī atsauce bija daudz plašāka, proti, tā attiecās uz visiem pārvadājumu pakalpojumiem, un c) Direktīvas 91/440 II nodaļas nepiemērošanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, "kas sniedz tikai [..] reģionālos pārvadājumu pakalpojumus nesaistītos vietējas un reģionālas nozīmes dzelzceļa infrastruktūras pārvadājumu pakalpojumu tīklos vai tīklos, kas paredzēti tikai pilsētas vai piepilsētas dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem".

56 — Padomes 1969. gada 26. jūnija Regula par dalībvalstu darbību sakarā ar saistībām, kuras parasti uzskata par sabiedriskajiem pakalpojumiem, dzelzceļa pārvadājumu, autopārvadājumu un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozarē (OV 1969, L 156, 1. lpp.; Īpašais izdevums latviešu valodā, 7. nod., 1. sēj., 19. lpp.).

132. Itālijas valdība atbalsta Vācijas valdības argumentāciju, – nevienā no aplūkotajām normām neesot noteikta prasība katru līgumu par pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu sabiedrisko pakalpojumu režīmā norādīt atsevišķi. Tā uzskata, ka direktīvas sagatavošanas darbi parāda, ka Savienības likumdevējs noraidīja sākotnējo Komisijas priekšlikumu, kurā bija paredzēts atsevišķi iegrāmatot katru sabiedrisko pakalpojumu līgumu, un ka Padome deva priekšroku vispārējai atsaucei uz Regulas Nr. 1370/2007 7. pantu.

133. Komisija noraida šo pēdējo minēto argumentu, jo, pēc tās domām, tas izrietot no kļūdaina pieņēmuma, ka Direktīvas 2012/34 6. panta 3. punktā izdarītā atsauce uz Regulas Nr. 1370/2007 7. panta 1. punktu esot mazinājusi Direktīvas 91/440 9. panta 4. punktā paredzētos pienākumus.

2) Vērtējums

a) Ievadapsvērums – iebilduma priekšmets un Direktīvas 91/440 piemērošanas joma

134. Lai arī pieteikuma par lietas ierosināšanu 76. punktā ir redzams, ka arī ceturto iebildumu Komisija izklāsta no līguma par peļņas nodošanu viedokļa, tomēr vēlāk tā šo argumentāciju neizvērš un nedara to arī replikas rakstā. Tās kritika galvenokārt ir vērsta uz kompensācijām par sabiedrisko pakalpojumu saistībām un no biļešu pārdošanas gūtajiem ieņēmumiem, kuru vispārēja atspoguļošana liedzot katrā atsevišķā gadījumā pārbaudīt, vai ir tikusi piešķirta pārmērīga kompensācija. Tāpēc šajā gadījumā ir tikai jāaplūko iebildums, neuzskatot to par nepieņemamu, kā to ierosina Vācijas valdība.

135. Jautājumā par tiesību normām, kas piemērojamas, lemjot par šo konkrēto neizpildi, nav pietiekami ņemts vērā Vācijas un Itālijas valdību apgalvojums, ka iebildums attiecas tikai uz tiesību normām, kas bija spēkā prasības celšanas brīdī, proti, tikai uz Direktīvas 91/440 normām (konkrēti saistībā ar šo iebildumu – uz tās 9. panta 4. punktu).

136. Esot noskaidrotam, par ko ir strīds, ir jāanalizē Vācijas valdības iebildums, ka *DB Regio AG* veic tikai reģionālos pārvadājumus, tādējādi tai neesot saistoša Direktīva 91/440 (2. panta 2. punkts).

137. Direktīvas 91/440 2. panta 2. punktā izdarītais grozījums, manuprāt, neietekmē *DB Regio AG* iekļaušanu šīs direktīvas piemērošanas jomā vai izslēgšanu no tās. Šī tiesību norma ir jāinterpretē līdztekus šīs direktīvas 3. panta pēdējā ievilkumā iekļautajai "reģionālo reisu" definīcijai, kurā tie ir saistīti ar pārvadāšanas pakalpojumiem, kas tiek veikti, lai nodrošinātu reģiona pārvadājumu vajadzības [57]. No abām tiesību normām izriet, ka no direktīvas pienākumiem ir atbrīvoti tikai tie dzelzceļa uzņēmumi, kuru darbība aprobežojas ar pakalpojumu sniegšanu vienā reģionā.

138. Tādējādi *DB Regio AG* nevar atsaukties uz šo izņēmumu. Saskaņā ar paša *DB Regio AG* [58] publicēto gada pārskatu par 2013. gadu tas ir meitasuzņēmums, kura kapitāls pilnībā pieder *DB AG*, un tas iekļaujas mātesuzņēmuma "DB Bahn Regio" darbības jomā (*Geschäftsfeld*). Tādējādi tiek apgalvots, ka "DB Bahn Regio *darbības jomā ietilpst visi grupas* DB *reģionālie (dzelzceļa un autobusa) pārvadājumi Vācijā, kā arī pārvadājumi starp Vāciju un kaimiņvalstīm*" [59]. Turpinājumā šajā pārskatā ir teikts, ka "DB Regio *centrāle ir atbildīga par darbības attīstību, tā veic horizontālos uzdevumus un sniedz pakalpojumus reģionālajām vienībām*".

57 — Skat. 7. un 8. punktu.

58 — Dokuments, ko Komisija iesniegusi kā replikas raksta C.7 pielikumu, 6. lpp.

59 — Turpat.

139. Ņemot to vērā, *DB Regio AG* ir tikai konsorcija sastāvdaļa, kas veic ļoti specializētus uzdevumus un darbības, un, lai arī tas kā akciju sabiedrība tos veic juridiski neatkarīgi, tas sniedz reģionālo pārvadājumu pakalpojumus ne tikai vienā reģionā, bet vairākās *Länder*. Turklāt meitasuzņēmums neuzņemas atbildību par visiem šo pakalpojumu pārvaldības elementiem, jo dažus no tiem veic tā mātesuzņēmums (*DB ML AG*) vai pat holdinga sabiedrība *DB AG*[60].

140. Tādējādi Direktīvas 91/440 2. panta 2. punktā paredzētais izņēmums *DB Regio AG* labā nevar tikt piesaukts.

b) Par iebilduma būtību

141. Komisijas argumentam varētu piekrist, ja pienākums norādīt attiecīgajos pārskatos katru sabiedrisko pakalpojumu līgumu atsevišķi būtu skaidri noteikts it kā pārkāptajos pantos. Turpinājumā izklāstīšu, kāpēc neuzskatu, ka tas tā būtu.

i) Direktīvas 91/440 9. panta 4. punkta interpretācija

142. Lai atbildētu uz šo jautājumu, ir lietderīgi iepazīties ar šo tiesību normu izstrādi[61], pārbaudot ne tikai 9. pantu, bet arī 6. pantu, jo, no sistēmiskā viedokļa raugoties, 4. punkta iekļaušana 9. pantā (ar Direktīvu 2001/12) nebija loģiska, tāpēc, veicot pārskatīšanu 2012. gadā, tas tika iekļauts 6. pantā un tagad ir šī panta 3. punkts.

143. Proti, Direktīvas 91/440 6. panta 1. punkta sākotnējā redakcijā tika paredzēts grāmatvedības uzskaitē nošķirt ar (pasažieru un kravu) pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu saistītas darbības no infrastruktūras pārvaldības darbībām. Saskaņā ar šīs direktīvas preambulas ceturto apsvērumu katra no šīm darbībām (pakalpojumi un infrastruktūra) bija jāpārvalda atsevišķi un tām bija "jābūt atsevišķai grāmatvedības uzskaitei". Ievērības cienīgs ir apstāklis, ka šīs pirmās redakcijas kontekstā tika nošķirta vienīgi pārvadājumu pakalpojumu sniegšana no infrastruktūras pārvaldības, – attiecībā uz šīm kategorijām tika ierosināta pārvaldības un grāmatvedības uzskaites nošķiršana.

144. Direktīvā 2001/12 šī nošķiršana tika paplašināta, prasot, lai tiktu nošķirta grāmatvedības uzskaite arī attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem, no vienas puses, no kravu pārvadājumiem, no otras puses. Šādi domāts tās preambulas devītajā apsvērumā. Taču ar minēto direktīvu šis 6. pants tika grozīts tikai tik lielā mērā, ka tajā tika iekļauta prasība sagatavot un publicēt peļņas un zaudējumu pārskatu un bilanci par diviem iepriekšējā punktā identificētajiem darbības veidiem (atkārtošu, tā ir pārvadājumu pakalpojumu sniegšana un infrastruktūras pārvaldība).

145. No šā skaidrojuma var secināt, ka grāmatvedības uzskaites nošķiršana vienmēr attiecās uz darbības veidiem un tikai pakāpeniski infrastruktūras pārvaldība tika nošķirta no pasažieru un kravu pārvadājumiem. Doma par "nošķiršanu" (jeb "atsevišķu" iegrāmatošanu) attiecās uz katru darbības veidu un arī valsts līdzekļiem, bet nevis uz katru sabiedrisko pakalpojumu līgumu.

146. Tiesību normās, uz kurām atsaucas Komisija – pretēji tās apgalvotajam –nav nedz tiešas, nedz netiešas atsauces uz sabiedrisko pakalpojumu režīmā noslēgtajiem līgumiem, – uz tiem nav norādes arī preambulas apsvērumos, kas atvieglo to interpretāciju. Šajos apstākļos ir grūti saprast, uz kādu tiesību akta mērķi kopumā balstās Komisija, lai pamatotu savu apgalvojumu. Turklāt Direktīvas 2001/12 sagatavošanas darbos pati Komisija skaidroja, ka pasažieru un preču pārvadājumu

60 — Manuprāt, nav pārliecinošs arī "vēsturiskais" arguments, ka likumdevējs esot saglabājis reģionālo pakalpojumu izslēgšanu no Direktīvas 91/440, apzinoties, ka vairumu no šiem pakalpojumiem sniedza vertikāli integrēti dzelzceļa uzņēmumi. Ņemot vērā, ka ne visai daudzi uzņēmumi šī veida pakalpojumus sniedza tikai vienā reģionā, gluži pretēji, būtu jāsecina, ka tika izslēgti tikai šie pakalpojumi, iekļaujot direktīvā reģionālos pakalpojumus, ko sniedz vertikāli integrētas grupas.

61 — Tiesa pieļauj atsaukšanos uz Savienības tiesību normu izstrādes gaitu kā interpretācijas kritēriju. Skat. tostarp spriedumu, 2014. gada 11. septembris, Komisija/Vācija (C-525/12, EU:C:2014:2202) 43. punkts un tajā minētā judikatūra.

finanses ir jāorganizē pārskatāmi, tāpēc tā ierosināja grozīt Direktīvu 91/440 tādējādi, lai attiecībā uz katru no šīm darbībām tiktu veikta nošķirta grāmatvedības uzskaite [62], bet neatsaucās uz sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, nedz arī uz nepieciešamību dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pārskatos tos atspoguļot katru atsevišķi.

147. Tādējādi neuzskatu, ka var atsaukties uz Direktīvas 91/440 9. panta 4. punktu, lai prasītu, ka *DB Regio AG* pārskatos sabiedrisko pakalpojumu režīmā noslēgtie līgumi tiek atspoguļoti atsevišķi.

ii) Par Regulas Nr. 1370/2007 6. panta 1. punktu, aplūkojot to kopsakarā ar pielikuma 5. punktu

148. Lietas dalībnieku nostāju par šo tiesību normu jau esmu kopsavilkumā izklāstījis, – Komisija balstās uz tās lietderīgo iedarbību, īpaši atsaucoties uz pielikuma 5. punktu [63], bet Vācijas valdība apgalvo, ka tajā nav prasīts veikt Komisijas apgalvoto sadalījumu.

149. Regulas Nr. 1370/2007 sagatavošanas darbos Komisija skaidroja 6. panta 1. punktu, norādot, ka tajā ir atsauce uz pielikumu par izmaksu un kompensāciju aprēķināšanas kārtību, ja tās tiek piešķirtas tieši [64]. Par pielikumu tā lakoniski, taču ne mazāk zīmīgi piebilda, ka tas "vienkāršo iepriekšējā priekšlikuma pielikumu un *ietver tikai absolūti nepieciešamo minimumu, nosakot prasības, kas piemērojamas gadījumos, kad netiek organizēts konkurss*" [65].

150. Tādējādi šajās normās netika noteikts, ka nošķiršana attiecas uz katru līgumu un ka par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu atbildīgā uzņēmuma pārskatos tie ir jānorāda atsevišķi. Turklāt pielikuma 5. punkta trīs ievilkumos ir gandrīz identiska nostāja tai, kas pausta Direktīvas 91/440 9. panta 4. punktā, proti, grāmatvedības uzskaites nošķiršana pēc darbības veidiem. Atšķirība no šīs tiesību normas slēpjas tajā, ka kompensēto pakalpojumu darbības, kas pakļautas sabiedrisko pakalpojumu saistībām, pielikumā ir nošķirtas no citām darbībām (turklāt tikai par tām, par kurām līgumi noslēgti tieši).

151. Saskaņā ar Regulas Nr. 1370/2007 preambulas 25. apsvērumu tās mērķis ir izveidot tiesisku regulējumu kompensācijai par ekskluzīvām tiesībām uz pakalpojumu valsts līgumiem, pieņemot pielikumā aprēķinu shēmu, kas valsts iestādēm un uzņēmumiem, kuri sniedz pakalpojumus sabiedrisko pakalpojumu režīmā, palīdz pierādīt, ka pārmērīga kompensācija ir novērsta (28. apsvērums).

152. Preambulas 30. apsvērumā ir norādīts, ka ir jāvairo pārredzamība saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, kas piešķirti tieši. Tomēr, izņemot jau minēto grāmatvedības uzskaites nošķiršanu, nav nevienas citas normas par kompensāciju, kurā šī prasība tiktu īstenota. Faktiski lielākā daļa norāžu uz pārskatāmību ir rodamas noteikumos par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu un, it īpaši, par konkursa procedūrām [66].

153. Lai kā arī nebūtu, atsauces uz "pārredzamības palielināšanu" un "šķērssubsidēšanas novēršanu", lai arī tās kopumā atbilst šīs jomas tiesiskā regulējuma vispārējai noskaņai (un tādējādi nosaka, kā interpretējams pielikums), nevar mainīt šo tiesību normu saturu, uzstādot tādas grāmatvedības uzskaites prasības, kas tajos nav nedz minētas burtiski, nedz noskāršamas. *De lege ferenda* norādīšana pēc atsevišķiem līgumiem, kā ierosina Komisija, varētu būt vēlama, bet, atkārtoju, pašreizējā pielikuma formulējumā neatrodu neko, kas ļautu izsecināt līdzīgu pienākumu.

62 — Dokuments COM(1998) 480, galīgā redakcija (ko Komisija iesniegusi kā replikas raksta C.2 pielikumu), 4. punkts, 9. lpp.

63 — Saskaņā ar tās interpretāciju atsauce uz "sabiedrisko pakalpojumu izmaksām" kopā ar "ieņēmumiem no ekspluatācijas" un "valsts iestāžu veiktajiem maksājumiem" norādot, ka *DB Regio AG* grāmatvedības uzskaite esot veikta pa atsevišķiem līgumiem.

64 — Pārskatītais 2005. gada 20. jūlija priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par sabiedriskajiem pakalpojumiem pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu un autoceļiem (COM(2005) 319, galīgā redakcija), 14. lpp.

65 — Turpat, 15. lpp.; mans izcēlums.

66 — Skat. Regulas Nr. 1370/2007 4. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 4. punkta trešo daļu un 5. panta 3. punktu.

154. Īsumā, un bez vajadzības apspriest pārējos lietas dalībnieku argumentus, Regulas Nr. 1370/2007 6. pants, aplūkojot to kopsakarā ar tās pielikuma 5. punktu, nav piesaucams, lai prasītu, ka *DB Regio AG* pārskatos tiek norādīts sadalījums pēc sabiedrisko pakalpojumu režīmā noslēgtajiem līgumiem.

155. Tādējādi ceturtais iebildums ir jāatzīst par nepamatotu.

VII – Par tiesāšanās izdevumiem

156. Atbilstoši Tiesas Reglamenta 138. panta 1. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā nav apmierināmi visi prasītājas prasījumi un ņemot vērā, ka Vācijas Federatīvā Republika ir lūgusi piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, manuprāt, katram lietas dalībniekam šajā tiesvedībā ir jāsedz savi tiesāšanās izdevumi pašam.

VIII – Secinājumi

157. Saskaņā ar iepriekš minētajiem apsvērumiem ierosinu Tiesai lemt šādi:

1. nenodrošinot ar grāmatvedības uzskaites palīdzību aizlieguma dzelzceļa infrastruktūras uzņēmumam piešķirtos valsts līdzekļus izmantot pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai ievērošanu, Vācijas Federatīvā Republika nav izpildījusi tai Direktīvas 91/440/EEK 6. panta 1. punktā paredzētos pienākumus;

2. prasību pārējā daļā noraidīt;

3. Eiropas Komisija, Vācijas Federatīvā Republika un Itālijas Republika sedz savus tiesāšanās izdevumus pašas.