Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
M. CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA
prednesené 26. mája 2016 [1]

Vec C-482/14

Európska komisia
proti

Spolkovej republike Nemecko

„Nesplnenie povinnosti členským štátom — Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34 z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor — Účtovné oddelenie správy infraštruktúry od poskytovania dopravných služieb, ako aj účtovné oddelenie jednotlivých druhov dopravy — Zákaz prevodu verejných prostriedkov z jednej oblasti činnosti do druhej“

I – Úvod

1. Touto žalobou Komisia vytýka Nemecku, že si nesplnilo povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článku 6 ods. 1, 3 a 4 a z článku 31 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ [2], ako aj z článku 6 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1370/2007 [3].

2. Predmetný spor sa v podstate týka prevodu ziskov dosiahnutých dcérskymi spoločnosťami na ich materskú spoločnosť, ktorou je holding nemeckých železníc, a účtovníctva týchto dcérskych spoločností. Komisia sa domnieva, že Spolková republika Nemecko nedodržiava zákazy (ani účtovné pravidlá, z ktorých tieto zákazy vychádzajú) týkajúce sa prevodu verejných prostriedkov určených na infraštruktúru, úhrad za osobnú regionálnu dopravu a poplatkov za používanie železničnej siete, do iných oblastí. Pozadie sporu tvoria určité problémy súvisiace so skrytou štátnou pomocou (prípadnými krížovými dotáciami) v rámci vertikálne integrovaných podnikov, ktoré poskytujú služby železničnej dopravy a zabezpečujú správu infraštruktúru potrebnú na výkon tejto činnosti.

1 — Jazyk prednesu: španielčina.

2 — Smernica Európskeho parlamentu a Rady z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 2012, s. 32).

3 — Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 2007, s. 1).

II – Právny rámec. Právo Únie

A – *Smernica 2012/34*

3. V záujme lepšej prehľadnosti boli nasledujúce smernice čiastočne zmenené a doplnené, prepracované a zlúčené smernicou 2012/34: smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva [4], smernica Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom [5] a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry [6].

4. Článkom 65 prvým odsekom smernice 2012/34 boli smernice 91/440 a 2001/14 zrušené „s účinnosťou od 15. decembra 2012“ (teda odo dňa nadobudnutia účinnosti smernice 2012/34) „bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc uvedených v prílohe IX časti B do vnútroštátneho práva“.

5. Dňa 12. marca 2015 bolo však v Úradnom vestníku uverejnené korigendum [7], v ktorom bol dátum zrušenia smerníc 91/440 a 2001/14 posunutý na 17. júna 2015, teda na deň po uplynutí lehoty na prebratie smernice 2012/34 do vnútroštátneho práva podľa článku 64 ods. 1 tejto smernice.

B – Smernica 91/440 [8]

6. Podľa odôvodnenia 2 smernice 2001/12:

„oddelením niektorých základných funkcií a/alebo zriadením železničného regulátora plniaceho kontrolné a vykonávacie funkcie, ako aj oddelením účtov [výkazov – *neoficiálny preklad*] ziskov a strát a súvah, by sa mal zaručiť spravodlivý a nediskriminačný prístup k infraštruktúre“.

7. Podľa článku 2 smernice 91/440:

„1. Táto smernica sa vzťahuje na správu železničnej infraštruktúry a na realizáciu železničných dopravných výkonov železničnými podnikmi, ktoré sú usadené alebo majú byť usadené v niektorom z členských štátov.

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

8. V súlade s článkom 3 poslednou zarážkou uvedenej smernice:

„Na účely tejto smernice:

…

— ‚regionálna doprava‘ znamená dopravné služby realizované s cieľom splnenia dopravných potrieb regiónu.“

4 — Ú. v. ES L 237, 1991, s. 25; Mim. vyd. 07/001, s. 341.

5 — Ú. v. ES L 143, 1995, s. 70; Mim. vyd. 07/002, s. 258.

6 — Ú. v. ES L 75, 2001, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404.

7 — Korigendum k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 67, 2015, s. 32).

8 — V znení zmenenom a doplnenom smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc spoločenstva (Ú. v. ES L 75, 2001, s. 1; Mim. vyd. 07/005, s. 376).

9. Článok 6 ods. 1 stanovuje:

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

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

10. V článku 9 ods. 4[9] sa uvádza:

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

C – *Smernica 2001/14*

11. Odôvodnenia 38 a 39 tejto smernice znejú:

„(38) Je dôležité zabezpečiť také poplatky v medzinárodnej doprave, aby železnice mohli uspokojovať požiadavky trhu; preto by mali byť poplatky za používanie infraštruktúry stanovené vo výške nákladov, ktoré priamo vyplývajú z prevádzky vlakových služieb.

(39) Celková úroveň nákladovej návratnosti prostredníctvom poplatkov za infraštruktúru ovplyvňuje nevyhnutnú úroveň príspevkov z verejných prostriedkov; členské štáty môžu stanoviť rôzne úrovne celkovej nákladovej návratnosti prostredníctvom poplatkov vrátane zvýšenia ceny alebo miery výnosnosti, ktoré môže trh uniesť, pričom sa musí udržať rovnováha medzi nákladovou návratnosťou a medzidruhovou konkurencieschopnosťou nákladnej železničnej dopravy; je však žiad[u]ce, aby akýkoľvek systém spoplatnenia používania infraštruktúry umožňoval doprave také využitie železničnej siete, ktoré pokrýva prinajmenšom dodatočne vzniknuté náklady.“

12. Článok 6 („Náklady na infraštruktúru a účtovníctvo“) v odseku 1 prvom pododseku stanovuje:

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

13. Článok 7 ods. 1 stanovuje:

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

9 — Tento odsek bol doplnený článkom 1 bodom 10 smernice 2001/12.

14. Podľa článku 8 ods. 1:

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

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

…“

D – *Nariadenie č. 1370/2007*

15. Podľa článku 1 ods. 1 druhého pododseku tohto nariadenia je jeho účelom:

„1. … stanov[iť] podmienky, za ktorých príslušné orgány pri ukladaní alebo zmluvnom uzatváraní záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme poskytujú poskytovateľom služieb vo verejnom záujme úhradu za vynaložené náklady a/alebo priznávajú výlučné práva výmenou za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.“

16. Článok 6, nazvaný „Úhrada za služby vo verejnom záujme“, v odseku 1 stanovuje:

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

17. Táto príloha obsahuje súbor pravidiel uplatniteľných na úhradu v prípadoch uvedených v článku 6 ods. 1 Jej bod 5 znie takto:

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

— účty jednotlivých prevádzkových činností musia byť oddelené a príslušný podiel na aktívach a fixných nákladoch sa musí vykazovať podľa platných účtovných a daňových pravidiel,

— všetky variabilné náklady, primeraný podiel fixných nákladov a primeraný zisk spojený s akoukoľvek inou činnosťou poskytovateľa služieb vo verejnom záujme sa za žiadnych okolností nesmú účtovať ako príslušná služba vo verejnom záujme,

— náklady na službu vo verejnom záujme musia byť vyvážené výnosmi z jej poskytovania a platbami od orgánov verejnej moci bez možnosti presunu výnosov do inej oblasti činnosti poskytovateľa služieb vo verejnom záujme.“

III – Skutkový stav

18. Skupina podnikov Deutsche Bahn, na ktorej vrchole sa nachádza holding Deutsche Bahn AG (ďalej len „DB AG“), pôsobí v odvetví vnútroštátnej a medzinárodnej osobnej a nákladnej dopravy, logistiky a poskytovania služieb súvisiacich so železničnou dopravou.

19. § 9a AEG [10] stanovuje, že správu jednotlivých segmentov železničnej infraštruktúry spomenutej v článku 3 bode 3 smernice 2012/34 v spojení s prílohou I tejto smernice vykonáva: a) spoločnosť DB Netz AG, pokiaľ ide o hlavnú železničnú sieť, vedľajšiu železničnú sieť a jej zariadenia; b) spoločnosť DB Station & Service AG, ktorá poskytuje služby súvisiace s prevádzkovaním siete, ako sú nástupištia a rampy na nakladanie a vykladanie tovaru, a to aj na staniciach, a c) spoločnosť DB Energy GmbH, ktorá zabezpečuje transformačné a prenosové elektrické zariadenia na pohon vlakov.

20. Osobnú a nákladnú dopravu (ako aj súvisiace služby, ako napríklad stravovanie) zabezpečujú rôzne spoločnosti, ktoré sú súčasťou spoločnosti DB Mobility Logistics AG (ďalej len „DB ML AG“), ktorá je dcérskou spoločnosťou skupiny Deutsche Bahn a ktorej celé základné imanie vlastní DB AG. Medzi podniky spoločnosti DB ML AG patrí spoločnosť DB Regio AG, ktorá zabezpečuje služby regionálnej vlakovej dopravy [11] na celom území Spolkovej republiky Nemecko.

21. DB AG uzavrela so svojimi dcérskymi spoločnosťami DB Netz AG, DB Station & Service AG a DB Energy GmbH dohody o kontrole a o prevode ziskov (ďalej len „dohody o prevode ziskov“). V súlade s týmito dohodami: a) zisky dcérskych spoločností sa prevedú na materskú spoločnosť, pričom neexistuje ustanovenie, ktoré by obmedzovalo spôsob, akým ich DB AG môže použiť, a b) DB AG sa zaväzuje nahradiť straty, ktoré môžu vzniknúť dcérskym spoločnostiam.

22. Nemecká vláda vo svojom vyjadrení k žalobe uviedla niekoľko spresnení. Osobitne zdôrazňuje: a) dvojstrannosť dohôd o prevode ziskov, keďže DB AG tiež preberá záväzok nahradiť prevádzkovú stratu, ktorá prípadne vznikne jej dcérskym spoločnostiam, a b) skutočnosť, že finančné prostriedky, ktoré DB Netz AG dostala od svojej materskej spoločnosti, sú podľa celkovej analýzy za posledné roky oveľa vyššie ako zisky prevedené na materskú spoločnosť.

23. Nemecká vláda navyše v duplike uvádza, že 1. januára 2015 vstúpila do platnosti dohoda o službách a financovaní II [12], podľa ktorej (§ 2a bod 1) sa musí čistý výsledok hospodárenia dcérskych spoločností po zdanení v celom rozsahu previesť na spolkový štát formou rozdelenia dividend a rovnako v celom rozsahu investovať do infraštruktúry.

IV – Konanie pred podaním žaloby a konanie na Súdnom dvore

A – *Konanie pred podaním žaloby*

24. Komisia výzvou z 22. novembra 2012 upozornila nemecké orgány na možné porušenie smerníc 91/440 a 2001/14, ktoré v tom čase ešte boli platné, ako aj nariadenia č. 1370/2007. Spolkovej republike Nemecko vytkla, že dovolila, aby účtovníctvo spoločnosti DB AG nebolo v súlade s ustanoveniami, ktoré zakazujú, aby sa do iných oblastí, najmä do oblasti osobnej železničnej

10 — Prostredníctvom (§ 9) Allgemeines Eisenbahngesetz (všeobecný zákona o železniciach, ďalej len „AEG“) z 27. decembra 1993 bola do nemeckého práva prebratá povinnosť oddelenia účtovníctva podľa článku 6 smernice 91/440.

11 — Tiež autobusovú dopravu, ktorej sa tento spor netýka.

12 — Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (ďalej len „LuFV II“).

dopravy, prevádzali: a) verejné prostriedky určené na infraštruktúru, b) úhrady za služby regionálnej osobnej dopravy poskytované ako služby vo verejnom záujme a c) poplatky za používanie železničnej siete. Podľa Komisie k takýmto nedovoleným prevodom prostriedkov došlo na základe dohôd o prevode ziskov.

25. Nemecká vláda odpovedala listom z 20. marca 2013, v ktorom odmietla uvedené výhrady Komisie, na čo jej Komisia zaslala 21. júna 2013 odôvodnené stanovisko, v ktorom zopakovala svoj názor, ktorý už bol uvedený vo výzve. Komisia vyzvala nemeckú vládu, aby v lehote dvoch mesiacov prijala opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s odôvodneným stanoviskom.

26. Nemecká vláda v liste z 21. augusta 2013 potvrdila, že naďalej odmieta výhrady Komisie. Na základe tejto odpovede Komisia podala predmetnú žalobu.

B – *Konanie na Súdnom dvore*

27. Žaloba bola doručená do kancelárie Súdneho dvora 31. októbra 2014 a vyjadrenie k žalobe bolo doručené 4. februára 2015. Komisia podala repliku 16. apríla 2015 a nemecká vláda podala dupliku 11. júna 2015.

28. Dňa 12. marca 2015 Talianska republika podala návrh na vstup vedľajšieho účastníka do konania na podporu návrhov nemeckej vlády. Po povolení jej vstupu do konania rozhodnutím zo 14. apríla 2015 Talianska republika predložila 14. mája 2015 svoje vyjadrenie vedľajšieho účastníka konania.

29. Na základe návrhu nemeckej vlády podanej v súlade s článkom 76 rokovacieho poriadku sa 3. marca 2016 uskutočnilo pojednávanie, na ktorom sa zúčastnili zástupcovia tejto vlády a Komisie.

V – Návrhy účastníkov konania

30. Komisia navrhuje, aby Súdny dvor:

— určil, že Spolková republika Nemecko si tým, že dovoľuje prevod verejných prostriedkov poskytnutých pre oblasť správy železničnej infraštruktúry do oblasti poskytovania služieb, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 6 ods. 1 smernice 91/440,

— určil, že Spolková republika Nemecko si tým, že nezabezpečuje prostredníctvom primeraného vedenia účtovníctva dodržiavanie zákazu prevodu verejných prostriedkov poskytnutých pre oblasť správy železničnej infraštruktúry do oblasti poskytovania dopravných služieb, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 6 ods. 1 smernice 91/440,

— určil, že Spolková republika Nemecko si tým, že nezabezpečuje, aby sa poplatky za používanie infraštruktúry používali len na financovanie podnikateľskej činnosti manažéra infraštruktúry, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 7 ods. 1 smernice 2001/14,

— určil, že Spolková republika Nemecko si tým, že nezabezpečuje, aby sa verejné prostriedky pridelené na poskytovanie služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme vykazovali v príslušných účtoch samostatne, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 9 ods. 4 smernice 91/440 a z článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 v spojení s bodom 5 prílohy tohto nariadenia,

— zaviazal Spolkovú republiku Nemecko na náhradu trov konania.

31. Nemecká vláda navrhuje, aby Súdny dvor vyhlásil žalobu v prvom rade za neprípustnú a subsidiárne za nedôvodnú a aby zaviazal Komisiu na náhradu trov konania.

32. Talianska republika navrhuje, aby Súdny dvor zamietol žalobu ako nedôvodnú.

VI – Analýza žaloby

A – *O návrhu na vyhlásenie žaloby za neprípustnú*

1. O neprípustnosti žaloby ako celku

33. Spolková republika Nemecko uvádza v súvislosti so žalobou dve námietky neprípustnosti: celková nejednoznačnosť výhrad a skutočnosť, že Komisia sa opiera o smernicu 2012/34, ktorej lehota na prebratie v čase podania žaloby ešte neuplynula.

a) O celkovej nejednoznačnosti výhrad

34. Podľa nemeckej vlády žaloba a najmä výhrady, ktoré sú v nej uvedené, nie sú dostatočne jasné na to, aby bolo možné určiť, či jej Komisia vytýka nesprávne prebratie práva Únie do jej vnútroštátneho právneho poriadku alebo jeho nesprávne uplatnenie, či dokonca protiprávne konanie.

35. Je nesporné, že tak článok 120 písm. c) rokovacieho poriadku, ako aj judikatúra, ktorá ho vykladá, stanovujú určité náležitosti návrhu na začatie konania, ktoré platia aj v konaniach o nesplnení povinnosti. Návrh na začatie konania teda musí označiť predmet konania, ako aj zhrnutie dôvodov uvedených na podporu žaloby, pričom toto označenie musí byť dostatočne jasné a presné, aby umožnilo žalovanému pripraviť si svoju obranu a Súdnemu dvoru vykonať preskúmanie. Podstatné skutkové a právne okolnosti, na ktorých je žaloba založená, musia vyplynúť koherentným a zrozumiteľným spôsobom už z textu samotného návrhu. [13]

36. Komisia v návrhu na začatie konania v prejednávanej veci uviedla tak ustanovenia práva Únie, ktoré Spolková republika Nemecko údajne porušila (body 2 až 12 uvedeného návrhu), ako aj relevantné vnútroštátne ustanovenia, najmä § 9 AEG (bod 13 žaloby), a tiež určité skutkové okolnosti (body 14 až 26), takže možno pochopiť výhrady, ako sú uvedené v analýze každej z výhrad a v žalobnom návrhu.

37. Čo sa týka koherentnosti týchto výhrad, hneď na začiatku (bod 1) návrhu na začatie konania a ďalej v jeho znení (napríklad v bodoch 35, 52, 59 a 75 až 77) sa uvádza, že vytýkané nesplnenie povinností nespočíva v nesprávnom prebratí práva Únie do vnútroštátneho práva, ale v určitých konaniach, ktoré sú individualizované a konkretizované v žalobnom návrhu.

38. Podľa môjho názoru teda žaloba z formálneho hľadiska nie je podľa požiadaviek už citovanej judikatúry nedostatočne jednoznačná alebo nekoherentná a dovoľuje členskému štátu uplatniť svoje právo na obranu, čo dotknutý členský štát aj urobil. Vzhľadom na to, že Komisia nevytýka nemeckej vláde nesprávne prebratie určitých ustanovení práva Únie do jej právneho poriadku, tvrdenia tejto vlády o zosúladení jej vnútroštátneho práva s ustanoveniami, ktoré sú predmetom sporu, sú neúčinné. Tento dôvod neprípustnosti preto treba zamietnuť.

13 — Rozsudok zo 16. januára 2014, Komisia/Španielsko (C-67/12, EU:C:2014:5, body 41 a 42 a citovaná judikatúra).

b) O smernici 2012/34 ako základe žaloby

39. Komisia v žalobe, ktorá bola podaná 30. októbra 2014, uviedla, že došlo k porušeniu smernice 2012/34. Je nesporné, že v tom čase táto smernica už bola účinná (článok 66) a s účinnosťou od 15. decembra 2012 ňou boli okrem iného zrušené smernice 91/440 a 2001/14 (článok 65). Dňa 12. marca 2015 však bolo v Úradnom vestníku uverejnené „korigendum“, ktorým bol dátum zrušenia uvedených smerníc posunutý na 17. júna 2015, teda na deň po uplynutí lehoty na prebratie smernice 2012/34 do vnútroštátnych právnych poriadkov členských štátov.

40. V dôsledku tejto zmeny Komisia, ktorej žaloba založená na porušení smernice 2012/34 bola doručená Súdnemu dvoru 30. októbra 2014 (pred uverejnením korigenda), v replike požiadala, aby sa v prípade, ak sa konštatuje, že smernica 2012/34 je irelevantná, vychádzalo z toho, že jej návrhy sú založené na príslušných článkoch smerníc 91/440 a 2001/14.

41. Nemecká vláda tvrdí, že voči nej nemožno uplatniť smernicu 2012/34, lebo v čase, keď Komisia podala žalobu, ešte neuplynula lehota na jej prebratie, čo má za následok zjavnú neprípustnosť žaloby.

42. Domnievam sa, že toto tvrdenie nemožno prijať. Po prvé z bodu 4 návrhu na začatie konania vyplýva, že hoci Komisia odkazovala na smernicu 2012/34, výhrady sa vzťahovali na ustanovenia tejto smernice, ktoré sa nachádzali už v smerniciach 91/440 a 2001/14. Po druhé Komisii nemožno vytýkať, že si zvolila tento právny základ, lebo ak chcela odôvodniť žalobu platným právom, nemala inú možnosť, než sa oprieť o jedinú smernicu, ktorá platila v čase podania žaloby, teda o smernicu 2012/34. Ak by vychádzala len z dvoch zrušených smerníc (smerníc 91/440 a 2001/14), hrozilo by, že žalovaná vznesie námietku neprípustnosti založenú na tom, že žaloba sa opiera o ustanovenia, ktoré sú z hľadiska *ratione temporis* právne neúčinné. Okrem toho výhrady uvedené v žalobnom návrhu obsahujú v zátvorkách, a to bezprostredne po odkazoch na smernicu 2012/34, príslušné ustanovenia smernice 91/440, resp. smernice 2001/14.

43. Spôsob, akým Komisia poukázala na právnu úpravu, o ktorú sa opierajú jej návrhy, sa zdá nielen správny, ale aj najvhodnejší vzhľadom na nezvyčajné spätné obnovenie účinnosti smerníc 91/440 a 2001/14, o ktorom rozhodla Rada 12. marca 2015 prostredníctvom atypického „korigenda“, keď obe smernice už neboli účinné. [14]

44. V konečnom dôsledku, ak by som navrhol vyhlásiť žalobu z tohto dôvodu za neprípustnú, bol by som mimoriadne formalistický a pristupoval by som k veci s neprimeranou prísnosťou.

2. O neprípustnosti každej z jednotlivých výhrad

45. Nemecká vláda namieta, že prvé tri výhrady sú nejednoznačné, najmä preto, lebo sú v nich použité slovné spojenia „tým, že dovoľuje“ (prvá výhrada) a „tým, že nezabezpečuje“ (druhá a tretia výhrada).

46. Jednoznačnosť a koherentnosť výhrad uvedených v žalobe pre nesplnenie povinnosti nemožno posudzovať z hľadiska niekoľkých slov oddelených od zvyšku vety, ktorej sú súčasťou, a od kontextu žaloby, v ktorej sú uvedené. Slovné spojenia, ktoré nemecká vláda kritizuje, sú v skutočnosti zhrnutím všetkých predchádzajúcich tvrdení, ktoré Komisia použila na odôvodnenie svojich výhrad. [15]

14 — Domnievam sa, že pre túto žalobu nie je dôležité rozhodnúť o tom, či je použitie korigenda vhodné na vyvolanie dosiahnutého právneho účinku, teda obnovenia účinnosti viacerých zrušených smerníc.

15 — Súdny dvor použil tieto výrazy vo výroku niektorých rozsudkov vydaných v konaniach o nesplnení povinnosti. V tej istej oblasti právnej úpravy železníc pozri bod 1 výroku rozsudku z 3. októbra 2013, Komisia/Taliansko (C-369/11, EU:C:2013:636).

47. V rámci kontextu tejto žaloby však oba výrazy poukazujú na odlišné konania žalovanej, ktoré Komisia označuje za nezlučiteľné s povinnosťami, ktoré Spolkovej republike Nemecko vyplývajú zo sporných smerníc (a zo sporného nariadenia). Okrem toho rozsiahle pripomienky uvedené vo vyjadrení k žalobe a v duplike, ktoré predložila nemecká vláda, ako aj ich obsah viac než dostatočne preukazujú, že nemecká vláda pochopila výhrady, ktoré boli voči nej vznesené, a bola schopná brániť sa bez obmedzení spôsobených údajnou nejednoznačnosťou týchto výhrad. Túto námietku neprípustnosti teda treba zamietnuť.

48. Komisii tiež nemožno vytýkať, že nespomenula konkrétne vnútroštátne ustanovenie, ktoré je predmetom nesplnenia povinnosti vytýkaného v prvej a štvrtej výhrade, pokiaľ ide o neprípustnosť jej žaloby, ak – ako už bolo uvedené – vôbec nevytýka nemeckej vláde nesprávne prebratie práva Únie.

49. V konečnom dôsledku sa domnievam, že námietky neprípustnosti treba zamietnuť a prejsť k rozboru veci samej, na začiatku ktorého sa zo systematických dôvodov budem zaoberať druhou z výhrad.

B – *O druhej výhrade založenej na porušení článku 6 ods. 1 smernice 91/440, keďže Spolková republika Nemecko prostredníctvom primeraného vedenia účtovníctva nezabezpečuje dodržiavanie zákazu previesť verejné prostriedky poskytnuté pre oblasť správy železničnej infraštruktúry do oblasti poskytovania dopravných služieb*

1. Tvrdenia účastníkov konania

50. Komisia vytýka Spolkovej republike Nemecko porušenie článku 6 ods. 1 druhého pododseku smernice 91/440, lebo účtovníctvo podnikov poverených správou železničnej infraštruktúry neumožňuje overiť, či sa dodržiava zákaz previesť verejné prostriedky určené na túto infraštruktúru do oblasti poskytovania dopravných služieb.

51. Konkrétne kritizuje skutočnosť, že majetok financovaný z verejných prostriedkov sa nezapisuje do aktív v účtovných dokumentoch spoločností skupiny a že z dohôd o prevode ziskov tiež nemožno vyvodiť rozsah prevodu týchto prostriedkov, keďže účtovné dokumenty holdingu nevyjadrujú, či zisky pochádzajú z odlišných činností, než je správa infraštruktúry.

52. Nemecká vláda vo vyjadrení k žalobe uvádza tri tvrdenia. V prvom rade poukazuje na to, že článok 6 ods. 4 smernice 2012/34 je novým ustanovením, ktoré sa nenachádzalo v článku 6 ods. 1 smernice 91/440, a preto sa nevzťahuje na prejednávaný prípad. [16]

53. V druhom rade subsidiárne nesúhlasí s výkladom článku 6 ods. 4 smernice 2012/34, ktorý navrhuje Komisia. Podľa názoru nemeckej vlády toto ustanovenie vyžaduje len účtovné oddelenie železničných dopravných podnikov od podnikov poverených správou infraštruktúry, čo skupina DB AG spĺňa vďaka organizačnému oddeleniu oblasti dopravy (DB ML AG a jej dcérske spoločnosti) od oblasti správy infraštruktúry (DB AG, DB Netz AG, DB Station & Service AG a DB Energy GmbH). Uvedená vláda tvrdí, že tento prístup je v súlade s prístupom, ktorý Komisia podporuje vo svojom návrhu novej smernice v rámci takzvaného „štvrtého železničného balíka“ [17], ktorého článok 7a ods. 3 vyžaduje úplné oddelenie obehu finančných prostriedkov manažérov infraštruktúry od obehu finančných prostriedkov v doprave, čo *a contrario sensu* preukazuje, že platná právna úprava nevyžaduje také radikálne oddelenie.

16 — V tejto súvislosti uvádza, že v čase vydania odôvodneného stanoviska ešte neuplynula lehota na prebratie smernice 2012/34 do vnútroštátneho práva.

17 — Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry [COM(2013) 29 final z 30. januára 2013], s. 14.

54. V treťom rade nemecká vláda – opäť subsidiárne a z opatrnosti – tvrdí, že správne prebrala článok 6 ods. 4 smernice 2012/34 do svojho vnútroštátneho práva, a to ešte pred uplynutím lehoty na prebratie tejto smernice. Ďalej uvádza, že skutočnosť, že v aktívach súvahy sa nenachádza nijaká zmienka o verejných prostriedkoch, neznamená, že tieto prostriedky sa neevidujú v internom účtovníctve.

55. Komisia v tejto súvislosti uvádza, že nemecká vláda v skutočnosti nevyvrátila tvrdenie, že verejné prostriedky sa nevykazujú v účtoch podnikov poverených správou infraštruktúry. Neuvedenie týchto prostriedkov bráni overeniu dodržiavania zákazu previesť verejné prostriedky do oblasti poskytovania dopravných služieb, čo samo osebe odporuje článku 6 ods. 1 smernice 91/440. Komisia uznáva, že časť článku 6 ods. 4 smernice 2012/34 predstavuje „novinku“, ale len pokiaľ ide o znenie tohto ustanovenia, keďže zmysel a podstata sa nezmenili, čo potvrdzuje návrh smernice. [18]

56. Čo sa týka účtovného vedenia verejných prostriedkov, Komisia tvrdí, že článok 6 ods. 1 druhý pododsek smernice 91/440 treba vykladať z hľadiska jeho prvého pododseku, v ktorom sa výslovne spomína súvaha a výkazy ziskov a strát, ktoré musia byť verejné, a preto nestačí, ak sú tieto údaje uvedené v „internom“ účtovníctve.

57. Talianska vláda vo svojom vyjadrení vedľajšieho účastníka súhlasí s tvrdením nemeckej vlády, že článok 6 ods. 4 smernice 2012/34 je novým ustanovením, a preto od členských štátov nemožno vyžadovať, aby ho splnili. Ďalej uvádza, že výraz „umožnili monitorovanie“ treba vykladať v súlade s článkom 56 ods. 12 uvedenej smernice, ktorý oprávňuje regulačný orgán, aby vykonával audity u manažérov infraštruktúry, práve s cieľom overiť dodržiavanie oddelenia účtovníctva. Poukazuje na to, že uvedený článok 56 odkazuje na prílohu VIII, a zdôrazňuje, že miera presnosti, s akou uvedená príloha vymenúva účtovné informácie, ktoré musia manažéri infraštruktúry poskytnúť regulačnému orgánu, predstavuje novinku.

58. V reakcii na tieto vyjadrenia Komisia zdôrazňuje, že účelom článku 56 nie je obmedziť obsah predchádzajúceho článku 6, na ktorý uvedený článok odkazuje, ale priznať regulačnému orgánu súbor právomocí s cieľom uľahčiť mu prácu napríklad tým, že sa vyžaduje predloženie dokumentov vymenovaných v prílohe VII, ktoré majú pre tento orgán osobitný význam.

2. Posúdenie

59. Výhrada Komisie voči Spolkovej republike Nemecko (v podstate porušenie článku 6 ods. 1 smernice 91/440) vychádza z predpokladu, že verejné prostriedky poskytnuté nemeckými orgánmi na financovanie majetku nie sú náležite zachytené v súvahe ani vo výkazoch ziskov a strát manažéra infraštruktúry a tiež sa nezapisujú do aktív účtov skupiny. Vedenie týchto účtov neumožňuje monitorovať zákaz previesť verejné prostriedky z oblasti správy infraštruktúry do oblasti poskytovania služieb železničnej dopravy.

60. Ustanovenie, ktoré bolo údajne porušené, obsahuje tri základné požiadavky: a) účtovné oddelenie dopravných služieb poskytovaných podnikmi od činností pri prevádzke železničnej infraštruktúry, ktoré si vyžaduje oddelené vedenie a zverejňovanie ich účtov (prvý pododsek prvá veta) [19]; b) zákaz previesť – a to aj v účtovnej oblasti – verejné prostriedky z jednej z týchto dvoch oblastí činnosti do druhej, ktorý vyjadruje zákaz krížových dotácií (prvý pododsek druhá veta), a c) povinnosť, aby sa v účtovníctve každej z týchto oblastí činnosti odrážal uvedený zákaz (druhý pododsek).

18 — Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor [KOM(2010) 475 v konečnom znení zo 17. septembra 2010], s. 6.

19 — Rozsudok z 28. februára 2013, Komisia/Nemecko (C-556/10, EU:C:2013:116, bod 55).

61. Nemecká vláda v prvom rade uviedla, že povinnosť viesť účty tak, aby „umožnili monitorovanie uplatňovania zákazu previesť verejné finančné prostriedky“, bola výslovne zavedená smernicou 2012/34 v súčasnom článku 6 ods. 4, a preto predtým nebolo možné vyžadovať od nej splnenie tejto povinnosti, keďže lehota na prebratie tejto smernice v čase podania prejednávanej žaloby ešte neuplynula.

62. Domnievam sa, že toto tvrdenie nemožno prijať, lebo predmetné ustanovenie vo svojom pôvodnom znení z roku 1991 už poukazovalo na monitorovanie krížových dotácií, a preto vyžadovalo účtovnú transparentnosť. Podľa pôvodného znenia článku 6 ods. 1 druhého pododseku smernice 91/440, ktoré nebolo zmenené smernicou 2001/12, „účty týchto dvoch oblastí aktivít [infraštruktúra a doprava] sa vedú tak, aby rešpektovali tento zákaz“ previesť štátne prostriedky z jednej oblasti do druhej.

63. Zo štvrtého odôvodnenia smernice 91/440 vyplýva, že jej cieľom bolo uľahčiť efektívnu správu železničnej siete oddelením poskytovania služieb na jednej strane od infraštruktúry potrebnej na poskytovanie dopravných služieb na druhej strane, čo v každom prípade tiež znamenalo, že sa musí viesť oddelené účtovníctvo. Smernicou 2001/12 bola táto myšlienka posilnená, pričom povinnosť viesť oddelené účtovníctvo bola rozšírená na dva najdôležitejšie druhy dokumentov, ktorými sú výkaz ziskov a strát a súvaha. Táto povinnosť bola podľa odôvodnenia 9 tejto poslednej uvedenej smernice navyše rozšírená na podniky osobnej a nákladnej dopravy.

64. Základnou myšlienkou, na ktorej spočíva toto oddelenie, bolo v oboch smerniciach dosiahnuť úplnú transparentnosť a objasniť zahrnutie niektorých nákladov na infraštruktúru, ako sú náklady týkajúce sa záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, nenávratné náklady na výstavbu infraštruktúry („sunk costs“), náklady na údržbu a náklady na správu infraštruktúry a prideľovanie kapacity infraštruktúry. [20]

65. Transparentnosť dosiahnutá prostredníctvom účtovníctva [21] mala navyše slúžiť na odhalenie krížových dotácií, ktoré boli zakázané už v pôvodnom znení článku 6 ods. 1 druhej vety smernice 91/440. Za týchto okolností sloveso „odrážať“ [22] [poznámka predkladateľa: v slovenskej verzii tohto ustanovenia nie je použité toto sloveso] možno chápať len v tom zmysle, že sa má uľahčiť monitorovanie zákazu, čo by sa ťažko dosiahlo, ak by sa tento zákaz neodrazil v účtovníctve. Nové znenie vyplývajúce zo smernice 2012/34 tiež nezaviedlo osobitnú monitorovaciu povinnosť (čo by predstavovalo novinku oproti predchádzajúcej verzii), ale naproti tomu uľahčilo jeho prípadné monitorovanie, ak účtovníctvo náležite „odráža“ tento zákaz.

66. Tvrdenie nemeckej vlády uvedené v prvom rade teda treba zamietnuť.

67. Uvedená vláda subsidiárne v podstate tvrdí, že článok 6 ods. 1 smernice 91/440 vyžaduje oddelenie účtov týkajúcich sa správy infraštruktúry a účtov týkajúcich sa dopravných služieb, ale nevyžaduje, aby prijaté verejné prostriedky boli uvedené vo výkazoch ziskov a strát alebo v súvahe. Stačí, ak sú uvedené v internom účtovníctve, ako je to v prípade nemeckých železničných podnikov.

20 — DI PIETRANTONIO, L., PELKMANS, J.: *The Economics of EU Railway Reform*. Bruges European Economic Policy Briefings; Briefing n°8. September 2008, s. 17.

21 — Pracovný dokument Komisie – Komentáre k článkom návrhu smernice o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii [KOM(1998) 480 v konečnom znení], s. 5 [ďalej len „dokument KOM(1998) 480 v konečnom znení“].

22 — V jazykových verziách, ktoré som porovnal, sa používa to isté sloveso alebo výrazy s podobným významom: v anglickej verzii „reflects“, vo francúzskej „refléter“, v nemeckej „dieses Verbot muss… zum Ausdruck kommen“, v talianskej „riflettere“, v portugalskej „reflectir“, v holandskej „dit verbod moet terug te vinden zijn“ a vo švédskej verzii „återspeglar“.

68. Súhlasím s Komisiou v tom, že tento výklad nemožno prijať. Už nariadenie (EHS) č. 2830/77[23] obsahovalo povinnosť uviesť verejné prostriedky tak v súvahe („príspevky na investičné náklady“ [*neoficiálny preklad*], ktoré zahŕňajú „príspevok štátu… na uskutočňovanie osobitných investičných projektov“ [*neoficiálny preklad*]),[24] ako aj vo výkaze ziskov a strát (účet 74 „náhrady a pomoc“ [*neoficiálny preklad*] a účet 91.5 „vyrovnávacia dotácia“ [*neoficiálny preklad*]).[25] V prvom odôvodnení uvedeného nariadenia bolo zdôraznené, že pravidlá týkajúce sa vzťahov medzi štátom a železničnými podnikmi musia vychádzať z finančných a účtovných zásad vzťahujúcich sa na obchodné spoločnosti. Za cieľ tohto nariadenia bolo navyše označené zvýšenie transparentnosti finančných výsledkov týchto podnikov a štátnych zásahov tohto druhu.

69. Hoci je pravda, že nariadenie č. 2830/77 bolo zrušené článkom 37 smernice 2001/14, faktom zostáva, že Komisia pri odôvodnení novelizácie smernice 91/440, ktorá bola predstavená v tom istom balíku opatrení ako smernica 2001/12, uviedla, že napriek tomu, že uvedené povinnosti platili pre železničné podniky podľa nariadenia č. 2830/77, bolo potrebné *jasne a jednoznačne* ich začleniť do smernice 91/440 (prostredníctvom smernice 2001/12).[26] Konečné znenie článku 6 ods. 1 smernice 91/440 je zhodné so znením uvedeným v návrhu.

70. Z vyššie uvedených vysvetlení vyplýva, že zmienkou o súvahe a o výkaze ziskov a strát v článku 6 ods. 1 smernice 91/440 bola – s rovnakou mierou záväznosti – nahradená povinnosť evidovať verejné prostriedky v týchto účtovných dokumentoch, ktorá existovala na základe nariadenia č. 2830/77 už od roku 1978.

71. Okrem toho by bolo rozporuplné, ak by to nebolo tak a ak by novelizácia smernice 91/440, ktorej účelom bolo práve zvýšiť transparentnosť účtovníctva podnikov, oslabila povinnosť použiť výkaz ziskov a strát a súvahu s cieľom dosiahnuť väčšiu prehľadnosť vo finančných vzťahoch medzi štátom a železničnými spoločnosťami, čo však neplatí.

72. V konečnom dôsledku samotné zaevidovanie týchto prostriedkov v internom účtovníctve železničných podnikov, na ktoré poukazuje nemecká vláda, nespĺňa podmienky článku 6 ods. 1 smernice 91/440. Toto druhé tvrdenie uvedené na obranu proti žalobe teda tiež nemožno prijať.

73. Tretie tvrdenie nemeckej vlády, ktorá zdôrazňuje, že správne prebrala predpisy Únie do svojho práva, je neúčinné, lebo – ako som už uviedol – Komisia jej nevytýka nesprávne prebratie práva Únie.

74. Nemožno prijať ani súvisiace tvrdenie talianskej vlády, keďže nesplnenie povinnosti sa nemá skúmať z hľadiska smernice 2012/34 (ktorej súčasťou je článok 56, na ktorý táto vláda poukazuje), ale z hľadiska smernice 91/440, ktorá neobsahuje nijaké podobné ustanovenie. Citovaný článok 56 opisuje úlohy a právomoci, ktoré majú členské štáty priznať svojim regulačným orgánom pre železničný sektor, vrátane úloh a právomocí týkajúcich sa auditov, ktoré sa podľa odseku 12 budú týkať dodržiavania povinnosti oddelenia účtovníctva podľa článku 6.

75. Z vyššie uvedených úvah vyplýva, že vzhľadom na to, že vo verejných účtovných dokumentoch dcérskych spoločností ani materskej spoločnosti nie sú evidované verejné prostriedky určené na infraštruktúru, čo nemecká vláda úplne nepoprela, z takto predložených účtovných nemožno v žiadnom prípade zistiť, či sa dodržiava alebo nedodržiava zákaz previesť tieto prostriedky do oblasti železničnej dopravy. Druhej výhrade uvedenej v žalobe teda treba vyhovieť.

23 — Nariadenie Rady z 12. decembra 1977 o opatreniach potrebných na dosiahnutie porovnateľnosti medzi účtovnými systémami a ročnými účtovnými závierkami železničných podnikov [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 334, 1977, s. 13).

24 — Článok 4 ods. 1 v spojení s prílohami I a II nariadenia č. 2830/77.

25 — Článok 4 ods. 2 v spojení s prílohami III a IV nariadenia č. 2830/77.

26 — Dokument KOM(1998) 480 v konečnom znení, s. 9.

C – O prvej výhrade založenej na porušení článku 6 ods. 1 smernice 91/440, keďže prostredníctvom dohôd o prevode ziskov sa umožňuje financovanie železničných služieb z prostriedkov vyhradených pre železničnú infraštruktúru

1. Tvrdenia účastníkov konania

76. Podľa Komisie Spolková republika Nemecko prostredníctvom dohôd o prevode ziskov (ktoré uzavrela materská spoločnosť s troma dcérskymi spoločnosťami poverenými správou infraštruktúry) toleruje, že časť verejných prostriedkov poskytnutých na správu železničnej infraštruktúry sa prevedie na činnosti súvisiace s dopravnými službami. Toto konanie je v rozpore s článkom 6 ods. 1 smernice 91/440.

77. Je to tak najmä vtedy, keď zisky podnikov poverených správou železničnej infraštruktúry (teda spoločností DB Netz AG, DB Station & Service AG a DB Energie GmbH) boli dosiahnuté len vďaka verejným prostriedkom poskytnutým týmto spoločnostiam. Vzhľadom na záväzok, ktorý DB AG prevzala na základe dohôd o prevode ziskov, nahradiť prípadné straty svojich dcérskych spoločností, sa takto prevedené zisky môžu použiť na zmiernenie straty spôsobenej dopravnými službami.

78. Podľa Komisie je nepodstatné, že takéto prostriedky sa nemôžu previesť priamo z určitých podnikov skupiny na iné podniky a že k prevodu dochádza nepriamo, prostredníctvom prevodu ziskov na materskú spoločnosť: oba spôsoby sú v rozpore so znením a zmyslom článku 6 ods. 1 smernice 91/440.

79. Nemecká vláda vykladá tento článok v tom zmysle, že nebráni tomu, aby dcérske spoločnosti dosahovali zisky, ani následnému prevodu týchto ziskov na materskú spoločnosť, pričom zakazuje jedine prevod verejných prostriedkov určených na infraštruktúru, ale nie prevod príjmov, ktoré podniky poverené správou infraštruktúry dosiahnu z podnikania, na ktoré sa vzťahuje článok 7 ods. 1 smernice 2001/14. Odlíšenie verejných prostriedkov (článok 6 ods. 1 smernice 91/440) od príjmov z poplatkov za používanie infraštruktúry (článok 7 ods. 1 smernice 2001/14) v týchto dvoch ustanoveniach nesúvisí s otázkou, či boli tieto príjmy dosiahnuté prostredníctvom dotovaných činností.

80. Čo sa týka prebratia článku 6 ods. 1 smernice 91/440 do nemeckého práva, nemecká vláda uvádza, že toto ustanovenie bolo správne prebraté do § 9 ods. 1b AEG.

81. Nemecká vláda popiera, že sa tieto prostriedky utajujú, ako to tvrdí Komisia, lebo sa evidujú v účtovníctve spoločnosti DB AG, aj keď v ročných účtovných závierkach sa uvádza len čistá hodnota verejných dotácií, čo je faktor, ktorý sa používa na výpočet ziskov, ktoré sa majú previesť na materskú spoločnosť, alebo strát, ktoré má materská spoločnosť nahradiť. Okrem toho verejné prostriedky poskytnuté podnikom povereným správou železničnej infraštruktúry sa musia použiť v celom rozsahu v investičných projektoch, na ktoré sú určené, čo bráni tomu, aby tieto prostriedky mohli zvýšiť zisky. Zatiaľ čo také podniky hradia výdavky na údržbu a opravu svojich železničných tratí, spolok (Bund) musí na základe svojej ústavne vymedzenej úlohy [27] plánovať potreby týkajúce sa železničnej siete a tiež financovať investičné projekty prostredníctvom dotácií. [28]

27 — Nemecká vláda cituje článok 87e ods. 4 základného zákona (Grundgesetz).

28 — § 8 ods. 1 a 4 zákona o rozširovaní spolkových železníc [Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz), BGBl. I. s. 1874].

82. Komisia v replike nesúhlasí s výkladom článku 6 ods. 1 smernice 91/440, ktorý podala žalovaná. Podľa názoru Komisie z návrhu smernice 2001/12 vyplýva, že cieľom uvedeného článku bolo zaručiť rovnaké zaobchádzanie a nediskrimináciu pre všetky železničné podniky, pričom tento cieľ sa mohol dosiahnuť len s prihliadnutím na úplné financovanie infraštruktúry, so všetkými jej nákladmi na jednej strane a so všetkými príjmami, teda verejnými prostriedkami a poplatkami za používanie železníc, na druhej strane. Údajne systematický výklad nemeckej vlády by zbavil sporné ustanovenie potrebného účinku.

83. Komisia tiež popiera, že pojem „verejné prostriedky“ uvedený v článku 6 ods. 1 smernice 91/440 sa týka len verejných prostriedkov poskytnutých z verejného rozpočtu na určitom právnom základe. Tento článok má zabrániť krížovým dotáciám a tak jeho doslovné znenie, ako aj prípravné dokumenty [29] potvrdzujú, že ide o štátne prostriedky v zmysle právnej úpravy štátnych podpôr (článok 107 ZFEÚ), v ktorej sa používa rovnaká terminológia.

84. Komisia po prvé tvrdí, že Spolková republika Nemecko nezabezpečuje, aby verejné prostriedky poskytnuté spoločnostiam povereným správou infraštruktúry v rámci skupiny DB AG boli obmedzené na výšku schodku spôsobeného nedostatkom príjmov. Po druhé zastáva názor, že článok 8 smernice 2001/14 ako celok nepriznáva prevádzkovateľovi infraštruktúry nárok na to, aby sa poplatky za používanie infraštruktúry vypočítavali tak, že vždy zabezpečia zisk. Okrem toho sa domnieva, že interné kontroly zavedené v Spolkovej republike Nemecko nemôžu zabrániť prevodu verejných prostriedkov.

85. Nemecká vláda v duplike vytýka Komisii, že nepreukázala svoje tvrdenia, a obhajuje predbežné a následné kontroly čerpania verejných prostriedkov, ktoré vykonáva Bundesnetzagentur [30] a Bundesrechnungshof [31]. Tiež tvrdí, že 1. januára 2015, keď vstúpila do platnosti LuFV II, sa uvedená výhrada stala bezpredmetnou. [32]

86. Talianska vláda tvrdí, že článok 6 ods. 1 smernice 91/440 zohľadňuje existenciu finančných tokov medzi štátom a manažérom železničnej siete, ale obmedzuje sa na stanovenie účtovných pravidiel s cieľom zabrániť riziku krížových dotácií. Tiež sa domnieva, že nič nebráni tomu, aby manažér siete spravoval zisky samostatne.

87. V tejto súvislosti talianska vláda zdôrazňuje, že Súdny dvor uznal platnosť podnikových štruktúr v podobe holdingu [33] a že prístup Komisie obmedzuje mieru nezávislosti správy železničných skupín v rozpore s článkami 4 a 5 smernice 91/440.

88. Komisia v reakcii na tvrdenia talianskej vlády zopakovala, že zákonnosť štruktúr holdingového typu sama osebe neznamená zákonnosť finančných tokov vo vnútri skupiny podnikov.

2. Posúdenie

89. Na posúdenie prvej výhrady treba v prvom rade spresniť, že podľa judikatúry Súdneho dvora týkajúcej sa výkladu článku 6 ods. 1 smernice 91/440 toto ustanovenie vyžaduje len účtovné oddelenie dopravných služieb poskytovaných železničnými podnikmi od činností pri prevádzke železničnej infraštruktúry. [34] Nemožno teda priamo ani nepriamo pochybovať o platnosti usporiadania spoločností, ktoré má štruktúru charakteristickú pre holding, a následkov tohto usporiadania.

29 — Pozri pracovný dokument Komisie citovaný v poznámke pod čiarou 21 týchto návrhov, s. 30.

30 — Spolková agentúra pre reguláciu sieťových odvetví.

31 — Nemecký spolkový účtovný dvor; na základe § 91 spolkového zákona o rozpočte (Bundeshaushaltsordnung; posledná úprava bola uverejnená v BGBl. I, s. 2178 a nasl., najmä 2182).

32 — Pozri bod 23.

33 — Talianska vláda poukazuje na rozsudok z 28. februára 2013, Komisia/Nemecko (C-556/10, EU:C:2013:116, bod 55).

34 — Tamže.

90. Tiež treba objasniť, na aké prostriedky odkazuje článok 6 ods. 1 smernice 91/440, lebo Komisia chce medzi ne zaradiť poplatky za používanie železničných tratí, čo nepovažujem za primerané. Tieto príjmy uhrádzajú používatelia ako protiplnenie za činnosť podnikov poverených správou železničnej infraštruktúry, a preto tieto príjmy nemajú povahu verejných prostriedkov, ktoré uvedeným podnikom poskytol štát. Túto povahu má naopak pomoc na vyrovnanie straty, ktorá môže vzniknúť uvedeným podnikom, ak poplatky nepokryjú náklady na údržbu a prevádzku tejto infraštruktúry (vyrovnávacia dotácia), keďže ich vypláca priamo orgán verejnej moci. Ako bude uvedené pri rozbore tretej výhrady, Nemecko zaviedlo systém poplatkov založený na priemerných nákladoch, ktorý dotknutému podniku umožňuje dokonca dosahovať zisky, a preto by z tohto dôvodu nemal poberať žiadne ďalšie dotácie. Výhradu Komisie teda treba chápať tak, že sa obmedzuje na verejné prostriedky priamo poskytnuté Spolkovou republikou Nemecko (alebo ktorýmkoľvek zo subjektov, ktoré sú jej súčasťou, v širšom zmysle).

91. V súvislosti s krížovými dotáciami článok 6 ods. 1 smernice 91/440 vyžaduje, aby sa ich zákaz odrazil v účtovníctve obidvoch oblastí železničnej činnosti (poskytovania dopravných služieb a prevádzky infraštruktúry). Ak Komisia vytýka členskému štátu porušenie uvedeného článku, musí predložiť dostatočné dôkazy s cieľom preukázať, že verejné prostriedky poskytnuté jednej z týchto oblastí boli skutočne prevedené do druhej oblasti a že pri vedení účtovníctva (jednej alebo druhej oblasti) táto nezrovnalosť nebola zaznamenaná.

92. Podľa ustálenej judikatúry však Komisia musí v rámci konania o nesplnení povinnosti podľa článku 258 ZFEÚ preukázať existenciu údajného nesplnenia povinnosti, teda musí predložiť podklady potrebné na to, aby sa preverila predmetná výhrada, pričom sa nemôže opierať o nijaké domnienky. [35] Okrem toho, pokiaľ ide o žalobu týkajúcu sa uplatňovania vnútroštátneho ustanovenia, konštatovanie nesplnenia povinnosti si vyžaduje predloženie dôkazov osobitnej povahy vo vzťahu k bežným dôkazom v konaní, v ktorom sa spochybňuje iba obsah vnútroštátneho ustanovenia. Za týchto podmienok môže byť nesplnenie povinnosti preukázané iba prostredníctvom dostatočne zdokumentovaného a podrobného dôkazu o praxi vytýkanej vnútroštátnym správnym orgánom, ktorý preukazuje zodpovednosť členského štátu. [36]

93. Dokumenty, ktoré predložila Komisia na podporu svojho stanoviska, poukazujú na vývoj strát a ziskov dcérskych spoločností poverených správou infraštruktúry (príloha A.2 žaloby). Komisia navyše predložila kópiu zmluvy o prevode ziskov uzavretej medzi spoločnosťami DB AG a DB Netz AG (príloha A.1). Všetkými týmito dokumentmi chcela zdôrazniť, že vzhľadom na to, že zisky boli – podľa jej názoru – dosiahnuté jedine vďaka zaúčtovaniu verejných prostriedkov do oblasti infraštruktúry, dohoda o prevode dovoľovala ich prevod do stratovej oblasti dopravy (ako už bolo uvedené, v príslušnej dohode s podnikmi pôsobiacimi v oblasti dopravy je stanovený záväzok nahradiť tieto straty). [37]

94. Komisia sa svojimi úvahami, ktoré nie sú nelogické, usiluje potvrdiť svoje podozrenie, že prevod ziskov z dcérskych spoločností poverených správou infraštruktúry na spoločnosť DB AG sa v konečnom dôsledku financuje z verejných prostriedkov určených na infraštruktúru, ktoré sa následne poskytujú podnikom pôsobiacim v oblasti dopravy. Toto podozrenie však nestačí na potvrdenie vytýkaného nesplnenia povinnosti, ak sa v skutočnosti – nad rámec domnienky – nepotvrdilo, že došlo k skutočnému presunu verejných prostriedkov z jednej oblasti do druhej.

35 — Rozsudok z 3. októbra 2013, Komisia/Taliansko (C-369/11, EU:C:2013:636, bod 68 a citovaná judikatúra).

36 — Rozsudok z 27. apríla 2006, Komisia/Nemecko (C-441/02, EU:C:2006:253, bod 49 a citovaná judikatúra).

37 — Pripojené dokumenty a prílohy nemajú v prísnom zmysle slova účtovný charakter v zmysle článku 6. Nie je v nich uvedené, akými prostriedkami ani v ktorých účtovných položkách týchto podnikov sa obchádza povinnosť dodržiavať predmetný zákaz.

95. Obvinenie, že neexistujú dostatočné záruky na zamedzenie tomuto presunu prostriedkov, tiež nemôže slúžiť ako základ na vydanie rozsudku v neprospech žalovaného členského štátu. Keďže je nesporné, že nemecké právo zakazuje tieto prevody tak, ako ich zakazuje smernica 91/440, a vzhľadom na existenciu vnútroštátnych kontrolných orgánov, ktoré ich môžu odhaliť, na konštatovanie nesplnenia článku 6 ods. 1 citovanej smernice by bolo potrebné preukázať, že skutočne došlo k týmto prevodom, a nestačilo by tvrdiť, že neexistujú dostatočné záruky na zamedzenie týmto prevodom.

96. Od Komisie sa určite nemôže vyžadovať *probatio diabolica*, teda od nej nemožno žiadať dokumenty, ktoré nejestvujú alebo ktoré nemožno predložiť. Po prvé sú však účtovné závierky a súvahy dcérskych spoločností a materskej spoločnosti predmetom auditu a zverejňujú sa. Po druhé a predovšetkým, ak – ako som uviedol v rámci rozboru druhej výhrady – verejné prostriedky, na ktoré odkazuje Komisia, nie sú evidované v týchto účtovných závierkach alebo súvahách, Komisia by mohla svoj návrh podoprieť samotným konštatovaním tohto nedostatku, teda vyhlásením, že došlo k porušeniu účtovných pravidiel.

97. Inak povedané, ak v účtovných závierkach železničných spoločností chýbajú údaje o verejných prostriedkoch a toto opomenutie sťažuje práve predloženie dôkazov na overenie prvej výhrady, domnievam sa, že je koherentné konštatovať túto skutočnosť namiesto toho, aby sa trvalo na obvinení, ktoré je síce súčasťou žalobného návrhu, no Komisia ho nie je schopná preukázať listinnými dôkazmi.

98. Úvahy o rozdelení ziskov, ktoré boli čiastočne alebo výlučne dosiahnuté pomocou verejných prostriedkov (keďže DB Netz AG mohla údajne dosiahnuť zisky počas viacerých rokov len vďaka dotáciám), sú v konečnom dôsledku len domnienkami bez konkrétnych dôkazov, ktoré by umožňovali vyhovieť tejto časti žaloby, pričom na tento účel by bolo potrebné hodnoverne preukázať reálnu a účtovnú existenciu protiprávnych prevodov. Okrem toho treba uviesť, že vzhľadom na to, že v roku 2015 vstúpila do platnosti LuFV II[38], je podľa všetkého jasné, na aký účel sa použije čistý výsledok hospodárenia podnikov poverených správou infraštruktúry, ktorý sa musí previesť na spolok na účely jeho opätovného investovania v tej istej oblasti.

99. Domnievam sa teda, že Komisia nepredložila dostatočné dôkazy na preukázanie prvej výhrady.

D – *O tretej výhrade založenej na porušení článku 7 ods. 1 smernice 2001/14, keďže nie je zabezpečené, že poplatky za používanie infraštruktúry sa použijú len na financovanie podnikateľskej činnosti manažéra infraštruktúry*

1. Tvrdenia účastníkov konania

100. Komisia tvrdí, že z dohôd o prevode ziskov, ktoré uzavrela DB AG so svojimi dcérskymi spoločnosťami poverenými správou železničnej infraštruktúry, vyplýva možnosť prevodu poplatkov uhradených za používanie tejto infraštruktúry na materskú spoločnosť. Taký postup podľa názoru Komisie spôsobuje, že tieto poplatky sa nepoužijú výlučne na financovanie činností manažérov infraštruktúry, čo je v rozpore s článkom 7 ods. 1 smernice 2001/14. Tak by to bolo v prípade, ak by sa bez príjmov z poplatkov nedosiahol nijaký zisk.

101. Nemecká vláda nesúhlasí s týmto tvrdením, pričom uvádza, že zo systematického hľadiska článok 6 ods. 1, článok 7 ods. 1 prvý pododsek a článok 8 ods. 1 smernice 2001/14 pripúšťajú, aby manažér infraštruktúry dosiahol určitú mieru výnosnosti, ktorá je neoddeliteľnou súčasťou uhrádzaných poplatkov. Okrem toho neexistuje nijaký predpis, ktorý by upravoval použitie ziskov, ktoré dosiahne manažér infraštruktúry, ktorý je oprávnený bez obmedzenia ich previesť na materskú spoločnosť.

38 — Pozri opäť bod 23.

102. Nemecká vláda sa preto domnieva, že smernica 2001/14 nebráni prevodu ziskov, pokiaľ boli tieto zisky dosiahnuté z poplatkov za používanie infraštruktúry, vypočítaných na základe primeranej miery výnosnosti vlastných prostriedkov podniku. § 14 ods. 4 prvá veta AEG stanovuje, že poplatky sa musia určiť tak, aby pokryli náklady manažéra infraštruktúry (vzhľadom na možnosť, ktorú poskytuje článok 8 ods. 1 smernice 2001/14), a možno k nim pripočítať mieru výnosnosti, ak to trh unesie. Takto získaný výnos – v rozpore s tým, čo tvrdí Komisia – nevytvára nijakú stratu pri financovaní infraštruktúry.

103. Na záver uvedená vláda uvádza, že jej výklad potvrdzuje nedávny návrh novelizácie, ktorý vypracovala Komisia v rámci štvrtého železničného balíka (článok 7a), podľa ktorého by sa nevyžadovalo, aby sa príjmy získané z používania infraštruktúry nevyhnutne používali na prevádzku alebo údržbu železníc.[39]

104. Komisia v replike uvádza, že článok 6 smernice 2001/14 je odôvodnený spôsobom výpočtu poplatkov, ktoré sa spravidla vypočítavajú na základe priamych nákladov (článok 7 ods. 3), a tradičnou stratou, ktorá vznikne podnikom povereným správou infraštruktúry, ak orgány verejnej moci neuhradia aspoň časť nákladov na infraštruktúru. Z tohto hľadiska článok 6 ukladá členským štátom, aby prevzali zodpovednosť voči manažérom infraštruktúry a zabezpečili rovnováhu ich rozpočtov.

105. Komisia v replike cituje stanovisko Bundesrat[40], ktoré údajne podporuje jej názor a poukazuje na nepriaznivé dôsledky zmlúv o prevode ziskov. Uvádza, že vstup LuFV II do platnosti 1. januára 2015 má uspokojiť práve túto „politickú požiadavku“ Bundesrat, keďže LuFV II stanovuje, že zisky manažérov infraštruktúry sa prevedú priamo na spolok (Bund), aby ich investoval do infraštruktúry.

106. Nemecká vláda v duplike uznáva, že prostriedky, ktoré DB Netz AG prevádza na spoločnosť DB AG, pochádzajú úplne alebo čiastočne z príjmov získaných z používania „vlakových trás“, súčasne ale tvrdí, že tieto prostriedky prestávajú byť poplatkami za používanie infraštruktúry najneskôr vtedy, keď ich DB Netz AG riadne prijme ako protihodnotu za poskytnutie trás a keď sa rozhodne, že sa použijú na financovanie daných činností.

107. Talianska vláda nepredložila v súvislosti s treťou výhradou vlastné vyjadrenia, pričom len podporila stanovisko nemeckej vlády.

2. Posúdenie

108. Účastníci tohto konania majú rozdielny názor na výklad článku 7 ods. 1 smernice 2001/14, podľa ktorého sa poplatky za používanie infraštruktúry platia manažérovi infraštruktúry a „používajú sa na financovanie jeho podnikateľskej činnosti“. Komisia navrhuje reštriktívny výklad, ktorý sa opiera o doslovné znenie tohto ustanovenia, zatiaľ čo nemecká vláda sa domnieva, že toto ustanovenie neukladá povinnosť použiť zisky dosiahnuté z výberu poplatkov na konkrétny účel; okrem toho podľa jej názoru vzhľadom na to, že pojem „podnikateľská činnosť“ vyjadruje zámer dosiahnuť zisk, tento pojem neobmedzuje spôsob použitia poplatkov, ktoré možno v súlade s právom previesť na materskú spoločnosť, keďže zahŕňajú mieru výnosnosti.

39 — Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej osobnej železničnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry [COM(2013) 29 final z 30. januára 2013, s. 14].

40 — Dokument Bundesrat (Bundesrat-Drucksache) č. 559/2/12, s. 25. Komisia konkrétne cituje nasledujúcu pasáž z tohto dokumentu: „V posledných rokoch začala DB AG rozvíjať oblasti činností, v ktorých mala prirodzený monopol – železničné trate, osobné stanice a energia – s cieľom premeniť ich na výnosné piliere, ktoré budú vytvárať zisky. … Na základe zmluvy o prevode ziskov, ktorú DB AG uzavrela so svojimi dcérskymi spoločnosťami poverenými správou infraštruktúry, sa zisky podnikov poverených správou infraštruktúry automaticky prevádzajú na holdingovú spoločnosť, v ktorej sa používajú v celosvetovom meradle bez toho, aby boli určené na konkrétny účel, napríklad na nadobudnutie podnikov v odvetví logistiky… V konečnom dôsledku sa táto politika premieta do neprimerane vysokých cien za používanie železníc a staníc, ako aj za prenos energie…“

109. Súdny dvor v rámci výkladu článku 7 ods. 3 smernice 2001/14 – pričom vychádzal z odôvodnení 12 a 20 tejto smernice – uznal, že toto ustanovenie ponecháva manažérom železničnej infraštruktúry určitý stupeň pružnosti.[41] Títo manažéri majú pri výpočte sadzby svojich poplatkov k dispozícii stupnicu, ktorá siaha od minima (zodpovedajúceho nákladom, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku infraštruktúry), stanoveného v článku 7 ods. 3, po maximum (vyplývajúce z celkových nákladov vynaložených manažérom infraštruktúry), upravené v článku 8 ods. 1 uvedenej smernice.[42]

110. Medzi týmito dvoma limitmi smernica 2001/14 dovoľuje, aby sa poplatok mohol líšiť v prípade, že sa zohľadní nedostatok kapacity (článok 7 ods. 4), environmentálne náklady (článok 7 ods. 5), špecifické investičné projekty (článok 8 ods. 2) alebo stanovené zľavy (článok 9).[43]

111. Domnievam sa však, že znenie článku 7 ods. 1, jeho štruktúra, jeho účel ani jeho systematický vzťah k iným článkom smernice 2001/14 nepripúšťajú taký priaznivý výklad pre manažéra infraštruktúry, aký obhajuje nemecká vláda.

112. Čo sa týka jeho obsahu, hoci je nesporné, že v článku 6 ods. 1 smernice 2001/14 sa hovorí o „zisku z iných obchodných činností“, faktom zostáva, že pojem „podnikateľská činnosť“ použitý v článku 7 ods. 1 sa týka úlohy, ktorá je charakteristická pre manažéra infraštruktúry, teda úlohy, ktorá ho oprávňuje účtovať a vyberať poplatok za používanie železníc a iných prvkov, ktoré s nimi úzko súvisia.

113. Pokiaľ ide o jeho štruktúru, poukazujem na to, že – na rozdiel od metód určovania poplatku (v súvislosti s ktorými smernica 2001/14 ponúka určité možnosti) – znenie článku 7 ods. 1 je kogentné, pokiaľ ide o použitie vybratých poplatkov: povinnosť použiť ich na financovanie infraštruktúry nepripúšťa nijaké modifikácie ani výnimky.[44] Je to logické, keďže uvedená smernica vychádza zo zásady, že poplatok pokryje len náklady, ktoré sú priamo vynaložené na prevádzku vlaku, teda krátkodobé dodatočne vzniknuté náklady[45] (článok 7 ods. 3 v spojení s odôvodnením 39), ako aj iné náklady, ktoré sa môžu považovať za náklady, ktoré sú aspoň čiastočne, ale priamo vynaložené na prevádzku vlaku, ako sú náklady na signalizáciu, riadenie premávky alebo údržbu[46].

114. Vzhľadom na to, že používateľ, ktorý hradí poplatok, kryje len dodatočne vzniknuté náklady, ktoré spôsobí vlastným použitím infraštruktúry, podniky, ktoré spravujú železničnú sieť, spravidla vykážu štrukturálnu prevádzkovú stratu.[47] Preto článok 6 ods. 1 smernice 2001/14 tým, že uznáva zásadu spoplatňovania založenú na dodatočne vzniknutých nákladoch, automaticky pripúšťa financovanie zo strany štátu (vyrovnávaciu dotáciu), ktorá sa musí evidovať v účtovníctve manažéra infraštruktúry.

115. Za týchto okolností má účelové určenie príjmov vyplývajúcich z poplatku na financovanie podnikateľskej činnosti manažéra infraštruktúry zaručiť nielen to, že poplatky sa vyberú, ale aj to, že sa opäť použijú práve na túto činnosť. Tým sa má dosiahnuť pákový efekt, teda manažér má byť motivovaný, aby dosiahol zvýšenie objemu dopravy a čo najlepšie využíval svoju sieť[48], prípadne s dlhodobým cieľom dosiahnuť účtovnú rovnováhu bez pomoci štátu[49].

41 — Rozsudok z 28. februára 2013, Komisia/Nemecko (C-556/10, EU:C:2013:116, bod 82).

42 — Tamže, bod 85.

43 — Tamže, bod 86.

44 — Ako je to v prípade poplatkov a sadzieb založených na špecifických nákladoch podľa článku 8 ods. 1 a 2.

45 — Toto tvrdenie, ktoré Komisia uviedla vo veci, v ktorej bol vydaný rozsudok z 30. mája 2013, Komisia/Poľsko (C-512/10, EU:C:2013:338, bod 63), má určitú podporu v právnej náuke: pozri AMARAL, M., 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 – Quelles) réalités*)? Pod vedením RAPOPORT, C., vyd. Bruxelles: Bruylant, 2015, s. 245.

46 — Rozsudok z 30. mája 2013, Komisia/Poľsko (C-512/10, EU:C:2013:338, bod 81).

47 — AMARAL, M., DANIELOWITZOVA, N.: c. d., s. 249.

48 — Dokument KOM(1998) 480 v konečnom znení, s. 76.

49 — Článok 6 ods. 2 smernice 2001/14 podľa všetkého vyzýva členské štáty, aby sa usilovali dosiahnuť tento cieľ.

116. Smernica 2001/14 neposkytuje základ na povolenie systému spoplatňovania, ktorý by zbavil manažéra povinnosti stanovenej v článku 7 ods. 1 tejto smernice, teda povinnosti použiť príjmy z výberu poplatkov na financovanie svojej podnikateľskej činnosti. Keďže teda normotvorca nestanovil nijakú modifikáciu záväzného príkazu používať príjmy vybraté z poplatkov za používanie infraštruktúry v prospech infraštruktúry, tento príkaz treba dodržiavať. V prípade, ak by spôsob spoplatňovania zavedený členským štátom vyvolal takú výnosnosť, ktorá by vytvorila zisky, tieto zisky budú stále súčasťou príjmu dosiahnutého z poplatkov so všetkými dôsledkami, ktoré sú s tým spojené.

117. Komisia v skutočnosti nevytýka nemeckej vláde prevod ziskov dosiahnutých prostredníctvom poplatkov na materskú spoločnosť, ale skutočnosť, že táto vláda nezabezpečuje, že tieto zisky sa opäť použijú na financovanie podnikateľskej činnosti manažérov infraštruktúry. V tomto zmysle tvrdenia nemeckých orgánov o legálnosti prevodu ziskov na spoločnosť DB AG vo všeobecnosti nie sú v spore kľúčové, lebo – ako som už uviedol – prevod ako taký nie je súčasťou nesplnenia povinnosti namietaného v rámci tejto výhrady.

118. Vzhľadom na vymedzenie týchto východísk má návrh Komisie na určenie nesplnenia povinnosti, ktorý vzniesla v rámci tejto výhrady, rovnaké dôkazné medzery alebo nedostatky, na aké som upozornil v prípade prvej výhrady. Aj v tomto prípade sa Komisia opäť opiera o kombináciu okolností alebo skutočností z minulosti, ktoré poukazujú na pravdepodobnosť záveru, ku ktorému chce Komisia dospieť a ktorý je teda ďalšou domnienkou (no jednoznačne tento záver nepreukazujú).

119. Komisia predložila ako dôkaz už spomenutý dokument Bundesrat.[50] Ide o pripomienky alebo oficiálne stanovisko hornej komory nemeckého parlamentu k návrhu zákona o novej úprave regulácie v oblasti železníc.[51] Treba poznamenať, že od 1. januára 1996 regionálna osobná doprava patrí do pôsobnosti spolkových krajín (Länder)[52], ktoré majú – ako zákazníci, ako investori a ako orgán poverený poskytovaním tejto služby – logický záujem na tom, ako sa použijú prostriedky, ktoré získajú dcérske spoločnosti DB AG poverené správou infraštruktúry.

120. Bez toho, aby som znížil hodnotu tohto dokumentu (napriek jeho politickej povahe, na ktorú poukazuje nemecká vláda), dostatočne jasne z neho nevyplýva, že zisk prevedený spoločnosťami poverenými správou infraštruktúry na materskú spoločnosť nebol počas obdobia, ktorého sa týka žaloba pre nesplnenie povinnosti, určený na túto infraštruktúru. Bundesrat síce vo svojich pripomienkach k § 25 ods. 3 návrhu novely jasne vyjadruje svoju požiadavku, aby sa zisk dosiahnutý v oblasti infraštruktúry opäť použil „výlučne“ v infraštruktúre[53], no bolo by prehnané, ak by sa z týchto pripomienok *pro futuro* vyvodzoval pevný základ na kategorické určenie nesplnenia povinnosti na základe skutočností, ktoré nastali v minulosti, navrhované Komisiou.[54]

121. Tak ako som uviedol v súvislosti s prvou výhradou, ak účtovníctvo železničných podnikov neumožňuje jednoznačne odlíšiť jednotlivé položky (v prvom prípade išlo o verejné prostriedky, teraz ide o poplatky) tak, že je úplne zabezpečená možnosť zistiť, o aké položky ide a na aký účel boli použité, návrh, ktorý je predmetom rozboru, môže sotva uspieť.

122. Treba teda konštatovať, že tretia výhrada je nepreukázaná.

50 — Pozri bod 105.

51 — Stellungnahme des Bundesrates z 23. novembra 2012 k „Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich“.

52 — Na základe článku 106a prvej vety základného zákona majú spolkové krajiny s využitím prostriedkov spolku (Bund) zabezpečovať financovanie a ich príspevok predstavuje 60% nákladov na tento segment osobnej dopravy. Pozri GERSDORF, H.: Finanzierung und Regulierung der Eisenbahninfrastruktur – zwei Seiten einer Medaille. In: MIRAM, F., SCHMOECKEL, M. (vyd.): *Eisenbahn zwischen Markt und Staat in Vergagenheit und Gegenwart*. Tübingen: Mohr Siebeck, 2015, s. 110.

53 — Už citované Stellungnahme des Bundesrates, s. 27.

54 — Opäť pripomínam, že podľa zmluvného rámca dohodnutého medzi spoločnosťou DB AG a spolkom, ktorý je obsiahnutý v LuFV II z roku 2015, je podmienkou prevodu ziskov z poplatkov za používanie železničných tratí na štát, aby sa tieto zisky použili v celom rozsahu na financovanie infraštruktúry. Hlavný cieľ žaloby pre nesplnenie povinnosti (ktorým je v konečnom dôsledku zabezpečiť, aby nemecké orgány zosúladili svoj postup s názorom Komisie na túto otázku) je teda podľa všetkého dosiahnutý.

E – *O štvrtej výhrade založenej na porušení článku 9 ods. 4 smernice 91/440 a článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 v spojení s bodom 5 prílohy tohto nariadenia, keďže nie je zabezpečené, aby sa verejné prostriedky pridelené na poskytovanie služieb osobnej dopravy vo verejnom záujme vykazovali v príslušných účtoch samostatne*

1. Tvrdenia účastníkov konania

123. Komisia vytýka Spolkovej republike Nemecko, že verejné prostriedky poskytnuté na činnosti spoločnosti DB Regio AG (doprava poskytovaná v rámci služieb vo verejnom záujme) sa nevykazujú v účtoch tejto spoločnosti samostatne, čo je v rozpore s článkom 9 ods. 4 smernice 91/440 a s článkom 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 v spojení s bodom 5 poslednou zarážkou prílohy tohto nariadenia.

124. Podľa Komisie sú úhrady za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, ako aj príjmy z predaja lístkov uvedené len celkovo alebo súhrnne pre všetky poskytované služby, a preto nemožno na účely zistenia prípadných krížových dotácií overiť, či sú tieto úhrady poskytnuté v danom prípade neprimerané.

125. Komisia tvrdí, že podniky ako DB Regio AG nemôžu využiť vyňatie z rozsahu pôsobnosti smernice 91/440 stanovené v článku 2 ods. 2 tejto smernice. Uvádza, že túto smernicu možno uplatniť aj na podniky, ktoré môžu dostávať úhrady prostredníctvom materskej spoločnosti, keďže v opačnom prípade by bolo ľahké obísť relevantné ustanovenia.

126. Nemecká vláda zastáva názor, že štvrtá výhrada v skutočnosti vychádza z nového znenia článku 9 ods. 4 smernice 91/440 vyplývajúceho z článku 6 ods. 3 smernice 2012/34, ktorým bola upravená uplatniteľnosť tejto smernice na regionálne dopravné podniky, s cieľom vyňať podniky, ktoré poskytujú služby v izolovaných sieťach.[55] Toto nové znenie sa podľa nemeckej vlády z hľadiska *ratione temporis* nevzťahuje na prejednávanú vec.

127. Pokiaľ ide o článok 9 ods. 4 smernice 91/440, Spolková republika Nemecko tvrdí, že DB Regio AG ako poskytovateľ služieb regionálnej dopravy bola podľa článku 2 ods. 2 vyňatá z rozsahu pôsobnosti tejto smernice. V rozpore s výkladom navrhovaným Komisiou Nemecko cituje definíciu pojmu „regionálna doprava“, ktorý označuje „dopravné služby realizované s cieľom splnenia dopravných potrieb regiónu“, uvedenú v článku 3 smernice 91/440. V tejto súvislosti tvrdí, že pojem, ktorý bol napokon použitý v smernici (v znení z roku 1991), zohľadnil zmeny navrhnuté Európskym parlamentom, ktorými bol rozšírený užší pojem, ktorý navrhla Komisia a ktorý odkazoval na pojem uvedený v nariadení (EHS) č. 1191/69[56], pričom Parlament vypustil aj tento odkaz.

128. Čo sa týka porušenia článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007, nemecká vláda vykladá bod 5 prílohy (na ktorý uvedený článok odkazuje) v tom zmysle, že tento bod vyžaduje samostatné vykazovanie zmlúv v účtoch len vtedy, ak určitý poskytovateľ vykonáva činnosti, za ktoré sa poskytuje úhrada v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, ako aj iné činnosti. To sa netýka prípadu spoločnosti DB Regio AG, ktorá poskytuje len dopravné služby v rámci služieb vo verejnom záujme.

55 — Nemecká vláda poukazuje na tieto najdôležitejšie zmeny: a) odkaz na článok 7 nariadenia č. 1370/2007, ktorý sa v predchádzajúcom znení nenachádzal; b) obmedzenie odkazu na verejné prostriedky na služby osobnej dopravy poskytované ako služby vo verejnom záujme, hoci predtým bol tento odkaz širší a týkal sa všetkých dopravných služieb, a c) vyňatie železničných podnikov, „ktoré prevádzkujú len… regionálnu dopravu na miestnych a regionálnych izolovaných sieťach pre dopravné služby v železničnej infraštruktúre alebo sieťach určených len na prevádzku mestskej alebo prímestskej železničnej dopravy“, z rozsahu pôsobnosti kapitoly II smernice 91/440.

56 — Nariadenie Rady z 26. júna 1969 o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej dopravy (Ú. v. ES L 156, 1969, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 19).

129. Pokiaľ ide o meritum veci, Komisia vo svojej replike uvádza, že táto výhrada sa zameriava na hmotnoprávne ustanovenia, ktoré sa nachádzali už v článku 9 ods. 4 smernice 91/440, vzhľadom na znenie jej článku 2, podľa ktorého sa DB Regio AG nemá posudzovať samostatne, ale v rámci jej väzby so skupinou DB AG, a preto sa nemôže odvolávať na článok 2 ods. 2 tejto smernice.

130. Čo sa týka článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007, hoci Komisia uznáva, že v bode 5 prílohy nie je výslovne spomenutý rozpis jednotlivých zmlúv v účtoch, domnieva sa, že povinnosť uviesť taký rozpis vyplýva z nariadenia ako celku, ako aj z jeho cieľa a najmä z výkladu bodov 2 a 5 prílohy vo vzájomnej súvislosti (prvý uvedený bod stanovuje obmedzenie úhrad a druhý uvedený bod ukladá určité účtovné požiadavky).

131. Nemecká vláda v duplike zopakovala, že smernicou 2012/34 bol podstatne zmenený rozsah pôsobnosti, pokiaľ ide o regionálne dopravné podniky, pričom dodržiavanie týchto nových pravidiel možno vyžadovať od členských štátov až od 17. júna 2015. V súvislosti s údajným porušením článku 6 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 tvrdí, že cieľom bodu 5 prílohy nie je zabrániť krížovým dotáciám medzi jednotlivými typmi zmlúv o službách vo verejnom záujme, ale medzi zmluvami, na základe ktorých sa poskytuje úhrada, a zmluvami, na základe ktorých sa úhrada neposkytuje.

132. Talianska vláda sa stotožňuje s úvahami nemeckej vlády: žiadne zo sporných ustanovení nevyžaduje samostatné zverejnenie každej zmluvy o poskytovaní dopravných služieb v rámci služieb vo verejnom záujme. Podľa jej názoru prípravné dokumenty týkajúce sa smernice svedčia o tom, že normotvorca Únie odmietol pôvodný návrh Komisie, v ktorom bolo stanovené zverejnenie rozpisu podľa jednotlivých zmlúv o službách vo verejnom záujme, pričom Rada uprednostňovala uvedenie všeobecného odkazu na článok 7 nariadenia č. 1370/2007.

133. Komisia popiera toto posledné uvedené tvrdenie, lebo podľa jej názoru toto tvrdenie vyplýva z nesprávneho predpokladu, že odkaz na článok 7 ods. 1 nariadenia č. 1370/2007 uvedený v článku 6 ods. 3 smernice 2012/34 mal za následok zmiernenie povinností vyplývajúcich z článku 9 ods. 4 smernice 91/440.

2. Posúdenie

a) Úvod: predmet výhrady a rozsah pôsobnosti smernice 91/440

134. Hoci z bodu 76 návrhu na začatie konania vyplýva, že Komisia pristupovala k štvrtej výhrade aj z pohľadu dohody o prevode ziskov, je nesporné, že neskôr túto argumentáciu nerozvinula, a to ani v replike. Komisia zamerala svoje námietky na úhrady za záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme a na príjmy získané z predaja lístkov, ktorých celkové vyjadrenie v účtoch podľa jej názoru v každom prípade neumožňuje overiť, či poskytnutá úhrada nie je neprimeraná. Výhradu preto treba obmedziť na tieto otázky a netreba ju považovať za neprípustnú, ako to navrhuje nemecká vláda.

135. Pokiaľ ide o ustanovenia uplatniteľné pri rozhodovaní o tomto konkrétnom nesplnení povinnosti, tvrdenia nemeckej a talianskej vlády nepoukazujú v dostatočnej miere na to, že výhrada je obmedzená na ustanovenia účinné v čase jej uplatnenia, teda ide len o ustanovenia smernice 91/440 (čo sa týka tejto výhrady, je to najmä článok 9 ods. 4 tejto smernice).

136. Vzhľadom na toto vymedzenie podstaty sporu je potrebné preskúmať námietku nemeckej vlády, podľa ktorej DB Regio AG poskytuje výlučne regionálnu dopravu, a preto sa na ňu nevzťahuje smernica 91/440 (článok 2 ods. 2).

137. Zmena článku 2 ods. 2 smernice 91/440 podľa môjho názoru nemá vplyv na to, či DB Regio AG patrí alebo nepatrí do pôsobnosti tejto smernice. Znenie tohto ustanovenia treba vykladať súbežne s definíciou pojmu „regionálna doprava“ uvedenou v článku 3 poslednej zarážke tej istej smernice, podľa ktorej tento pojem označuje dopravné služby realizované s cieľom splnenia dopravných potrieb regiónu.[57] Z obidvoch ustanovení vyplýva, že povinnosti stanovené smernicou sa nevzťahujú len na železničné podniky, ktorých činnosť je obmedzená na poskytovanie služieb v určitom regióne.

138. DB Regio AG sa však nemôže odvolávať na túto výnimku. Podľa výročnej správy za rok 2013, ktorú zverejnila samotná DB Regio AG[58], ide o dcérsku spoločnosť, ktorej celé základné imanie vlastní DB AG a ktorá pôsobí v oblasti podnikania (Geschäftsfeld) materskej spoločnosti a má názov „DB Bahn Regio“. V tejto správe sa tiež uvádza, že „v oblasti podnikania spoločnosti DB Bahn Regio sa sústreďujú všetky služby regionálnej (železničnej a autobusovej) dopravy skupiny DB v Nemecku, ako aj dopravné služby medzi Nemeckom a susednými krajinami“.[59] V uvedenej správe je ďalej stanovené, že „ústredie spoločnosti DB Regio zodpovedá za rozvoj podnikania, vykonáva prierezové úlohy a poskytuje služby pre regionálne jednotky“.

139. Za týchto okolností je DB Regio AG len súčasťou konzorcia s vysoko špecializovanými úlohami a činnosťami a služby regionálnej dopravy, ktoré poskytuje – aj keď ich poskytuje ako právne samostatná akciová spoločnosť – nie sú obmedzené na jeden región, ale týkajú sa viacerých spolkových krajín (Länder). Okrem toho nie všetky prvky poskytovania týchto služieb zabezpečuje uvedená dcérska spoločnosť, keďže niektoré z nich zabezpečuje jej materská spoločnosť (DB ML AG) alebo aj holding DB AG.[60]

140. Na spoločnosť DB Regio AG teda nemožno uplatniť výnimku podľa článku 2 ods. 2 smernice 91/440.

b) O vecnej stránke výhrady

141. Tvrdenie Komisie by mohlo uspieť, ak by v článkoch, ktoré boli údajne porušené, bola presne stanovená povinnosť samostatne uviesť každú zmluvu o službách vo verejnom záujme v príslušných účtoch. Ako vysvetlím ďalej, domnievam sa, že to tak nie je.

i) Výklad článku 9 ods. 4 smernice 91/440

142. Na vyriešenie tejto otázky je užitočné preskúmať vývoj právnej úpravy[61], a to nielen pokiaľ ide o článok 9, ale aj článok 6, lebo doplnenie odseku 4 do článku 9 (prostredníctvom smernice 2001/12) bolo zo systematického hľadiska nelogické, a preto bolo toto ustanovenie pri novelizácii v roku 2012 presunuté do článku 6 a v súčasnosti predstavuje odsek 3 tohto článku.

57 — Pozri body 7 a 8.

58 — Dokument predložený Komisiou ako príloha C.7 jej repliky, s. 6.

59 — Tamže.

60 — Za presvedčivý nepovažujem ani „historický“ argument, podľa ktorého normotvorca zachoval vyňatie regionálnej dopravy z pôsobnosti smernice 91/440, pričom si bol vedomý toho, že túto dopravu poskytovali väčšinou vertikálne integrované železničné podniky. Vzhľadom na to, že málo spoločností poskytovalo tento druh dopravy len v určitom regióne, možno sa naopak domnievať, že z pôsobnosti uvedenej smernice boli vyňaté len tieto spoločnosti a smernica sa vzťahovala na regionálnu dopravu poskytovanú vertikálne integrovanými skupinami.

61 — Súdny dvor uznal vývoj ustanovení práva Únie za výkladové kritérium. Pozri napríklad rozsudok z 11. septembra 2014, Komisia/Nemecko (C-525/12, EU:C:2014:2202, bod 43 a citovaná judikatúra).

143. V pôvodnom znení článku 6 ods. 1 smernice 91/440 sa totiž vyžadovalo účtovné oddelenie (nákladných a osobných) dopravných služieb od správy infraštruktúry. Podľa štvrtého odôvodnenia tejto smernice sa každá z týchto činností (dopravné služby a správa infraštruktúry) mala vykonávať oddelene a „ma[ť] oddelené účty“. Treba poukázať na to, že v tomto pôvodnom znení sa odlišovali len dopravné služby a správa infraštruktúry, pričom tieto kategórie mali byť administratívne a účtovne oddelené.

144. Smernica 2001/12 predstavovala ďalší krok smerom k oddeleniu, keďže vyžadovala aj oddelenie účtovníctva osobnej dopravy na jednej strane od účtovníctva nákladnej dopravy na druhej strane. Vyplýva to z odôvodnenia 9 tejto smernice. Uvedenou smernicou však bol zmenený a doplnený len článok 6 v rozsahu, v akom zahŕňa požiadavku vedenia a zverejňovania výkazov ziskov a strát a súvah pre obe oblasti vymedzené v predchádzajúcim bode (ktorými sú opäť dopravné služby a správa infraštruktúry).

145. Z vyššie uvedených vysvetlení vyplýva, že oddelenie účtovníctva bolo vždy stanovené pre oblasti činností a až postupom času sa začala rozlišovať správa infraštruktúry, osobná doprava a nákladná doprava. Myšlienka „oddelenia“ (alebo „oddeleného“ účtovníctva) bola viazaná na každý typ činnosti a týkala sa aj verejných prostriedkov, no nie každej zmluvy o službách vo verejnom záujme.

146. V rozpore s tým, čo tvrdí Komisia, ustanovenia, na ktoré sa Komisia odvoláva, neobsahujú výslovné ani implicitné odkazy na zmluvy o službách vo verejnom záujme a také odkazy sa nenachádzajú ani v odôvodneniach, ktoré slúžia ako pomôcka pri výklade týchto ustanovení. Za týchto podmienok je ťažké zistiť, o aký cieľ právnej úpravy ako celku Komisia opiera svoje stanovisko. Okrem toho v prípravných prác k smernici 2001/12 samotná Komisia vysvetlila, že financovanie osobnej a nákladnej dopravy má byť transparentné, a preto navrhla upraviť smernicu 91/440 tak, aby sa pre každú z týchto činností viedlo oddelené účtovníctvo [62], ale nepoukázala na zmluvy o službách vo verejnom záujme ani na potrebu samostatne ich vykazovať v účtoch železničných spoločností.

147. Preto zastávam názor, že na základe článku 9 ods. 4 smernice 91/440 nemožno vyžadovať, aby sa zmluvy o službách vo verejnom záujme vykazovali v účtovníctve spoločnosti DB Regio AG samostatne.

ii) O článku 6 ods. 1 v spojení s bodom 5 prílohy nariadenia č. 1370/2007

148. Už som zhrnul stanoviská účastníkov konania k tomuto ustanoveniu: Komisia sa opiera o jeho potrebný účinok, pričom kladie dôraz na bod 5 prílohy [63], a nemecká vláda tvrdí, že toto ustanovenie nevyžaduje oddelenie položiek, ktorý presadzuje Komisia.

149. V prípravných prácach, v rámci ktorých bolo prijaté nariadenie č. 1370/2007, Komisia na odôvodnenie článku 6 ods. 1 uviedla, že toto ustanovenie odkazuje na prílohu, pokiaľ ide o podmienky a spôsob výpočtu náhrad v prípade priameho pridelenia. [64] V súvislosti s prílohou bolo ďalej stručne, ale výstižne uvedené, že táto príloha „zjednodušuje pôvodnú prílohu a obmedzuje sa na *minimum nevyhnutné na definíciu pravidiel uplatniteľných na náhrady poskytnuté bez verejnej súťaže*“. [65]

62 — Dokument KOM(1998) 480 v konečnom znení (predložený Komisiou ako príloha C.2 jej repliky), bod 4, s. 9.

63 — Podľa výkladu Komisie odkaz na „náklady na službu vo verejnom záujme“ v súvislosti s „výnosmi z jej poskytovania“ a „platbami od orgánov verejnej moci“ svedčí o tom, že v účtovníctve spoločnosti DB Regio AG musí byť uvedený rozpis podľa jednotlivých zmlúv.

64 — Revidovaný návrh nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave z 20. júla 2005 [KOM(2005) 319 v konečnom znení], s. 14.

65 — Tamže, s. 15; kurzívou zvýraznil generálny advokát.

150. Z týchto ustanovení však nie je zrejmé, že oddelenie sa týka každej zmluvy a že tieto zmluvy musia byť rozpísané v účtoch podniku povereného poskytovaním služieb vo verejnom záujme. Okrem toho všetky tri zarážky bodu 5 prílohy sú založené takmer na rovnakom prístupe ako článok 9 ods. 4 smernice 91/440, teda na oddelení účtovníctva podľa oblastí činností. Rozdiel oproti tomuto ustanoveniu spočíva v tom, že v prílohe sú odlíšené služby, za ktoré sa poskytuje úhrada a ktorými sa plnia záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, od iných činností (a to navyše len v súvislosti s priamo zadanými zmluvami).

151. Podľa odôvodnenia 25 nariadenia č. 1370/2007 je cieľom tohto nariadenia vytvoriť právny rámec pre úhradu a/alebo výlučné práva týkajúce sa zmlúv o službách vo verejnom záujme, pričom toto nariadenie v prílohe stanovuje systém výpočtu, ktorý pomáha orgánom verejnej moci a poskytovateľom služieb vo verejnom záujme dokázať, že nedošlo k nadmernej úhrade (odôvodnenie 28).

152. V odôvodnení 30 sa uvádza, že priame zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme by malo podliehať zvýšenej transparentnosti. Okrem už spomenutého účtovného oddelenia však neexistujú iné ustanovenia týkajúce sa úhrady, ktoré by podrobnejšie upravovali túto požiadavku. V skutočnosti sa väčšina odkazov na transparentnosť nachádza v ustanoveniach týkajúcich sa zadávania zmlúv a najmä verejných súťaží. [66]

153. V každom prípade výzvy na „zvýšenie transparentnosti“ a „zamedzenie krížovým dotáciám“ síce zodpovedajú celkovému zmyslu právnej úpravy v tejto oblasti (a prirodzene majú vplyv na výklad prílohy), no nemôžu mať za následok zmenu jej obsahu a vyžadovať účtovné špecifikácie, ktoré nie sú uvedené v jej znení a ktoré z nej nemožno ani nepriamo vyvodiť. *De lege ferenda* by mohol byť vhodný rozpis podľa jednotlivých zmlúv, ako to navrhuje Komisia, ale – ako som už uviedol – domnievam sa, že zo súčasného znenia prílohy nemožno vyvodiť takúto povinnosť.

154. V konečnom dôsledku bez toho, aby bolo potrebné zaoberať sa zostávajúcimi tvrdeniami, ktoré uviedli účastníci konania, na základe článku 6 v spojení s bodom 5 prílohy nariadenia č. 1370/2007 nemožno vyžadovať, aby boli v účtovníctve spoločnosti DB Regio AG samostatne uvádzané zmluvy o službách vo verejnom záujme.

155. Štvrtú výhradu teda treba zamietnuť ako nedôvodnú.

VII – O trovách

156. Podľa článku 138 ods. 1 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora Súdny dvor uloží účastníkovi konania, ktorý vo veci nemal úspech, povinnosť nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže sa nevyhovelo všetkým návrhom žalobkyne a vzhľadom na to, že Spolková republika Nemecko navrhla zaviazať Komisiu na náhradu trov konania, podľa môjho názoru je opodstatnené, aby každý z účastníkov tohto konania znášal vlastné trovy.

VIII – Návrh

157. Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor rozhodol takto:

1. Spolková republika Nemecko si tým, že nezabezpečuje prostredníctvom primeraného vedenia účtovníctva dodržiavanie zákazu prevodu verejných prostriedkov poskytnutých pre oblasť správy železničnej infraštruktúry do oblasti poskytovania dopravných služieb, nesplnila povinnosti, ktoré jej vyplývajú z článku 6 ods. 1 smernice 91/440/EHS.

66 — Pozri článok 4 ods. 1 písm. b) a ods. 4 tretí pododsek, ako aj článok 5 ods. 3 nariadenia č. 1370/2007.

2. V zostávajúcej časti sa žaloba zamieta.

3. Európska komisia, Spolková republika Nemecko a Talianska republika znášajú svoje vlastné trovy konania.