2025/1167

30.6.2025 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2025/1167 НА КОМИСИЯТА

от 29 ноември 2024 година

относно държавна помощ SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC), приведена в действие от Германия в полза на DB Cargo

(нотифицирано под номер C(2024) 8610)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като взе предвид решението, с което Комисията реши да започне процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз, по отношение на мерките, определени по дело SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) ([1]),

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби ([2]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) На 19 април 2018 г. Комисията получи жалба, в която се твърди, че на DB Cargo Aktiengesellschaft („DB Cargo“) е предоставена държавна помощ ([3]).

(2) С писмо от 31 януари 2022 г. („решението за откриване на процедурата“) след представянето на различни мнения от жалбоподателя и от Германия, описани в писмото, и по-специално след предаването на жалбата с първоначално искане за предоставяне на сведения на 20 септември 2018 г., Комисията уведоми Германия, че е взела решение да започне процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), по отношение на четири мерки, предоставени в полза на DB Cargo.

(3) Решението за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 19 август 2022 г. ([4]) Комисията прикани германските органи и заинтересованите страни да представят своите мнения по решението за откриване на процедурата в едномесечен срок.

(4) Германските органи представиха на Комисията своите коментари по решението за откриване на процедурата с писмо от 21 април 2022 г. Освен това Германия изпрати допълнителни коментари и информация на 17 май, 8 юни, 25 юли, 28 август, 26 септември и 23 октомври 2023 г. През 2024 г. Германия представи допълнителна информация на 13 март, 10 юни и 1 юли.

([1]) Решение C(2022)639 final на Комисията от 31 януари 2022 г. по дело SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) — Германия — Предполагаеми мерки за държавна помощ в подкрепа на DB Cargo.
([2]) ОВ C 316, 19.8.2022 г., стр. 20.
([3]) Самоличността на жалбоподателя е поверителна.
([4]) Срв. бележка под линия 1.

(5) На 19 септември 2022 г. Комисията получи мнения от Европейската асоциация за железопътни товарни превози (ERFA) — европейска организация, която представлява интересите на частни и независими дружества за железопътни товарни превози, както и от жалбоподателя. На 18 ноември 2022 г. Комисията изпрати мненията на заинтересованите страни на германските органи, като прикани последните да представят своите коментари; те направиха това с писмо от 18 януари 2023 г.

(6) Комисията поиска допълнителна информация и пояснения от Германия с писмо от 26 юли 2022 г., на което Германия отговори с писмо от 26 септември 2022 г. Комисията поиска допълнителна информация от Германия с писма от 1 август и 27 септември 2023 г. (на които Германия отговори с писма от 31 октомври и 9 ноември 2023 г.). Освен това Комисията отправи искания с писма от 15 май 2024 г., 5 септември 2024 г. и 17 ноември 2024 г., на които Германия отговори с писма от 10 юни, 5 и 27 септември, 1 и 21, 22, 23 и 25 ноември 2024 г.

(7) Службите на Комисията проведоха срещи с германските органи, включително на следните дати през 2023 г.: 24 февруари, 19 април, 12 май, 30 юни, 28 юли, 18 август, 29 август, 21 септември, 21 ноември и 20 декември, както и на следните дати през 2024 г.: 13 март, 30 април, 13 юни, 5 юли, 11 юли, 12, 19 септември и 19 и 25 ноември.

(8) С писмо от 21 ноември 2024 г. правителството на Федерална република Германия се съгласи по изключение да се откаже от правата си съгласно член 342 от ДФЕС във връзка с член 3 от Регламент № 1/1958, както и настоящото решение да бъде прието и нотифицирано на английски език съгласно член 297 от Договора.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

2.1. DB Cargo: корпоративна история, структура и корпоративни правила

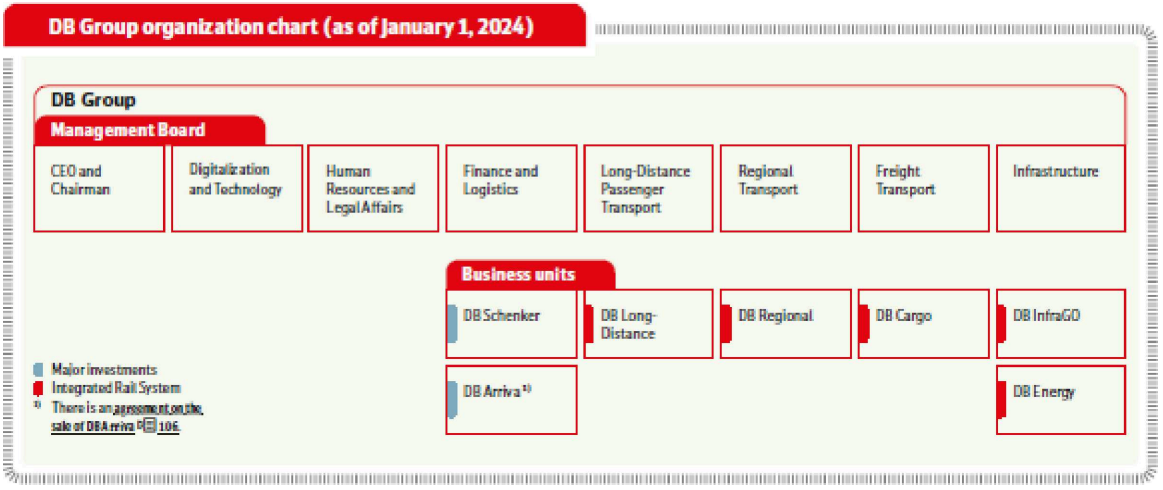
(9) DB Cargo е оператор на железопътни товарни услуги със седалище в Майнц, Германия. То предоставя железопътни товарни услуги в 17 държави, включително в държави членки. Самото DB Cargo извършва дейност на вътрешния пазар чрез национални дъщерни дружества, като TFG Transfracht GmbH, както и чрез международни дъщерни дружества, включително в други държави членки, като DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A. или Transfesa Logistics, S.A. (Испания) (всички заедно наричани по-нататък „групата DB Cargo“) ([5]).

(10) DB Cargo е дъщерно предприятие на Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG). DB AG е холдингово дружество и предприятие майка на редица национални и международни дъщерни дружества, включително DB Cargo (DB AG и всички дружества, притежавани от DB AG, са наричани по-нататък „групата DB“). Групата DB развива дейност в областта на националния и международния товарен и пътнически транспорт, логистиката и съпътстващите услуги в железопътния транспорт. На Figure 1 е представена опростена схема на различните дейности на групата DB.

([5]) Що се отнася до мярка 1 (вж. съображение 39), в съответствие с информацията, предоставена от Германия, основата за изчисляване, която се използва за прехвърлянето на печалбите или загубите, е *Ergebnis nach Steuern* (печалба след данъчно облагане) на DB Cargo AG. Печалбата след данъчно облагане на DB Cargo AG също така включва печалбата след данъчно облагане на националните дъщерни дружества. Освен DB Cargo AG се вземат предвид и следните национални дъщерни дружества:
— RBH Logistics GmbH
— Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH
— DB Cargo Vermögensverwaltungs AG
— DB Cargo Logistics GmbH
— DB Cargo BTT GmbH
— TFG Transfracht GmbH
— DB Intermodal Services GmbH
— DB Cargo Eurasia GmbH.

Фигура 1

Стопанска организация на групата DB



Източник: интегриран годишен доклад на Deutsche Bahn за 2023 г.

(11) От създаването си през 1994 г. DB AG се притежава изцяло от германската федерална държава („Bund“). Наред с други стопански дейности, DB AG контролира стопанската дейност по железопътни товарни превози на групата DB. През годините дяловото участие на DB AG в дружеството, извършващо стопанската дейност по железопътни товарни превози, е варирало между 92 % и 100 %; от 2011 г. насам DB AG притежава 100 % от дружеството, извършващо стопанската дейност по железопътни товарни превози. Корпоративната организация и местоположението на стопанската дейност по железопътни товарни превози в рамките на структурата на групата DB са се променяли с течение на времето.

(12) През разследвания период (считано от 1 януари 2012 г. за мярка 1 и считано от 20 септември 2008 г. за мерки 2—4), както е описано в раздел 2.3, стопанската дейност по железопътни товарни превози на DB AG се е извършвала от няколко субекта. За улеснение при справка, освен ако е посочено друго, с термина „DB Cargo“ се обозначава субектът, принадлежащ към групата DB и извършващ стопанската дейност по железопътни товарни превози на тази група:

а) от 1 септември 2003 г. до 15 февруари 2009 г. субектът, извършващ стопанската дейност по железопътни товарни превози, е бил регистриран с фирменото наименование Railion Deutschland AG;

б) от 16 февруари 2009 г. до 29 октомври 2012 г. субектът, извършващ стопанската дейност по железопътни товарни превози, е бил регистриран с фирменото наименование DB Schenker Rail Deutschland AG;

в) на 30 октомври 2012 г. фирменото наименование е променено на DB Schenker Rail AG;

г) от 1 март 2016 г. стопанската дейност по железопътни товарни превози се извършва под фирменото наименование DB Cargo.

(13) DB Cargo е пряко дъщерно дружество, 100 % собственост на DB AG от 2016 г. насам. Преди това, считано от 1 януари 2012 г., DB Cargo е било пряко дъщерно дружество на DB Mobility Logistics AG (DB ML). Преди 2012 г. и от 2003 г. насам DB Cargo е било непряко дъщерно дружество на DB ML. DB ML е било пряко дъщерно дружество, 100 % собственост на DB AG, докато, както е описано в съображение 11, дяловото участие в дружеството, извършващо стопанска дейност по железопътни товарни превози, е било минимум 92 %. По този начин от 2011 г. насам DB Cargo се притежава непряко изцяло от DB AG, докато преди 2011 г. DB AG е разполагало с непряко участие в DB Cargo в размер на минимум 92 %.

(14) До 31 декември 2015 г. DB ML е отговаряло за различните услуги, предлагани от групата DB, и по-специално за дейностите по железопътен транспорт (на пътници и товари) на групата DB. DB Cargo (което до 29 февруари 2016 г. е било регистрирано като DB Schenker Rail AG) е било дъщерно дружество, 100 % собственост на DB ML, заедно с други дъщерни дружества, като например двете дъщерни дружества за железопътен превоз на пътници DB Regio AG и DB Fernverkehr AG. На 26 август 2016 г. DB ML се слива с DB AG. В резултат на това DB Cargo, DB Regio AG и DB Fernverkehr AG стават преки дъщерни дружества на DB AG. Споразумението за сливане е подписано между DB AG и DB ML и впоследствие е одобрено от съответните общи събрания на двете дружества на 15 юли 2016 г. Споразумението за сливане действа с обратна сила, считано от 1 януари 2016 г.

(15) От създаването си през 1994 г. DB AG е учредено като *Aktiengesellschaften* (“AG”), т.е. акционерно дружество съгласно германското дружествено право, а DB Cargo е такова от 2009 г. Същото е било в сила за DB ML, докато е съществувало. *Aktiengesellschaften* се уреждат по-специално от германския Закон за публичните акционерни дружества (*Aktiengesetz* — AktG). В AG акционерите са представени в общото събрание (*Hauptversammlung*). Общото събрание избира представители на акционерите в надзорния съвет (*Aufsichtsrat*). Избират се представители на работниците и служителите в съответствие с германския закон за съвместно вземане на решения (*Mitbestimmungsgesetz* — MitbestG). Надзорният съвет избира членовете на съвета на директорите (*Vorstand*), който отговаря за управлението на AG. Макар че членовете на съвета на директорите се избират от надзорния съвет, в съответствие със законодателството, уреждащо *Aktiengesellschaften*, съветът на директорите в *Aktiengesellschaft* е независим от надзорния съвет и от общото събрание в смисъл, че последното по принцип не може да отправя указания към съвета на директорите ([6]).

(16) На Table 1 са показани приходите на групата DB, както и на групата DB Cargo и на DB Cargo поотделно, през разследвания период.

Таблица 1

Приходи на групата DB и на DB Cargo от 2012 г. до 2023 г. ([7])

(в млн. евро)

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Група DB	39 296	39 107	39 728	40 403	40 557	42 693	44 065	44 430	39 901	47 075	52 085	45 191
Група DB Cargo	4 926	4 843	4 863	4 767	4 560	4 528	4 460	4 449	4 119	4 487	5 244	5 582
DB Cargo	3 413	3 368	3 428	3 368	3 440	3 455	3 384	3 360	3 183	3 348	3 474	3 794

Източник: Интегрирани доклади на групата DB и годишни финансови отчети на DB Cargo.

(17) Що се отнася до процеса на вземане на решения в рамките на групата DB, съгласно правилника за дейността (*Geschäftsordnung*) на съвета на директорите на DB AG съветът на директорите взема решенията в краткосрочен план и отговаря за планирането в средносрочен план и за стратегическите цели в дългосрочен план. Освен това съветът на директорите взема и решения за изготвяне, изменение и отмяна на насоките за групата. Що се отнася до специфични индивидуални мерки, решения на съвета на директорите, дори когато се отнасят до дъщерни дружества или свързани дружества, се изискват и за ([8]):

а) започване и преустановяване на работа в ключови области на дейност, фундаментални промени по организацията на дружеството, както и сключване, изменение и отмяна на споразумения на дружеството ([9]);

б) учредяване на дружества; придобиване, продажба и промяна на дяловите участия (включително преобразуване и мерки за капитал) на стойност 10 милиона евро или повече, с изключение на мерки в рамките на групата;

в) придобиване, продажба, обвързване с тежести и други видове разпореждане с недвижими имоти и други имуществени права на стойност 10 милиона евро или повече, с изключение на предоставянето на ипотечни заеми за земя;

г) емитиране на ценни книжа, вземане и отпускане на заеми, без да се включват заемането на средства извън групата за срок от по-малко от една година, както и вземането и отпускането на заеми в рамките на групата;

([6]) Това следва от член 76, параграф 1 от *Aktiengesetz*.

([7]) Стойностите на групата DB и на групата DB Cargo са основани на счетоводните стандарти МСФО. Същевременно индивидуалните приходи на DB Cargo са основани на счетоводните стандарти, определени в германския Търговски закон (*Handelsgesetzbuch — HGB*). Поради това тези стойности не са напълно съпоставими.

([8]) Списъкът с индивидуалните мерки, за които е необходимо одобрение от съвета на директорите, не е променян от 2010 г., а преди тази версия паричните прагове по букви б), в), д) и е) са били по-ниски.

([9]) Понятието „споразумения на дружеството“ (*Unternehmensverträge*) се отнася до споразумения, които се уреждат от член 291 и сл. от AktG, което включва споразумения за управление и споразумения за прехвърляне на печалби.

д) приемане и предоставяне на гаранции и обезпечения извън обичайната стопанска дейност; приемане и предоставяне на гаранции и обезпечения в рамките на обичайната стопанска дейност на стойност 10 милиона евро или повече;

е) одобряване на проекти за инвестиции, разходи, наемане и отдаване под наем, включени в корпоративното планиране, на стойност 250 милиона евро или повече; одобряване на проекти, включени в корпоративното планиране, чиято обща стойност/прогноза за общата стойност или изискване за собствен капитал надхвърля планирането с 10 милиона евро или повече; допълнително одобряване на проекти, които не са включени в корпоративното планиране, на стойност 10 милиона евро или повече;

ж) промени в състава на съвета, управлението и други ръководни позиции, доколкото те спадат към ръководните кръгове на групата;

з) назначаване и освобождаване на общи представители на дружеството, както и предоставяне и оттегляне на пълномощни за дружеството.

(18) В съответствие с правилника за дейността решенията в рамките на съвета на директорите на DB AG се вземат с единодушие. Ако не може да бъде постигнат консенсус, за да бъде валидно решението, то трябва да бъде одобрено от мнозинство от две трети от членовете, участващи в процеса на вземане на решение.

(19) Що се отнася до отношенията с надзорния съвет на DB AG, съветът на директорите на DB AG всяка година представя на надзорния съвет краткосрочен и средносрочен корпоративен план в писмен вид, който обхваща всички ключови области на дейност на дружеството.

(20) В допълнение някои индивидуални мерки се нуждаят от одобрение от надзорния съвет на DB AG, дори когато се отнасят до дъщерни дружества или свързани дружества. В съответствие със списъка със стопанските сделки, за които е необходимо такова одобрение от надзорния съвет на DB AG, такива мерки включват по-специално следното ([10]):

а) започване на работа в значими нови области на дейност или преустановяване на работата в съществуващи значими области на дейност;

б) фундаментални промени в организацията на дружеството или на групата;

в) промени в разпределението на дейността на съвета и промени в общите представители на дружеството;

г) създаване, поглъщане или прекратяване на дружества, както и придобиване и продажба на дялови участия в дружества, включително промени в съотношението на дяловите участия и участие в увеличаване на капитала срещу вноски, като във всеки случай се изключват сделки в рамките на групата, ако стойността на индивидуалната мярка надхвърля 25 милиона евро;

д) мерки, свързани с дружества от групата и с дялови участия, които са от фундаментално значение или биха могли да накърнят интересите на дружеството или групата, или да породят значителни финансови последици;

е) придобиване, продажба и обвързване с тежести на недвижими имоти и имуществени права, както и други видове разпореждане със същите, ако стойността на индивидуалната мярка надхвърля 25 милиона евро;

ж) емитирането на облигации или други заеми със срок от повече от една година, с изключение на заеми от дъщерни дружества или свързани дружества;

з) поемането на гаранции и предоставянето на обещания за погасяване на дълг, както и други обезпечения извън обичайната стопанска дейност, ако стойността на индивидуалната мярка надхвърля 5 милиона евро;

и) отпускането на заеми извън обичайната стопанска дейност, ако стойността на индивидуалната мярка надхвърля 5 милиона евро, с изключение на заеми на дъщерни дружества или свързани дружества;

([10]) Няма промяна в списъка с тези мерки в различните версии на правилника за дейността, които са се прилагали между 2008 г. и датата на настоящото решение.

й) споразумения за сътрудничество, които надхвърлят обхвата на обичайната стопанска дейност и са от съществено значение за дружеството;

к) инвестиционни проекти, които не са вече включени в краткосрочното и средносрочното корпоративно планиране, ако сумата за тях надхвърля 10 милиона евро в отделните случаи.

(21) В съответствие с устава на DB AG надзорният съвет на DB AG се състои от 20 членове. 10 членове са представители на акционерите и 10 членове са представители на работниците и служителите. Що се отнася до 10-те представители на акционерите, 7 от тези представители се избират от общото събрание, докато федералното правителство има право да командирова пряко трима членове в надзорния съвет. В съответствие с правилника за дейността на надзорния съвет на DB AG за решенията на надзорния съвет е необходимо мнозинство от гласовете, освен ако по закон или съгласно устава на DB AG не се изисква различно мнозинство. В случай на равенство при гласуването председателят разполага с два гласа при последващо гласуване по същия въпрос.

(22) В правилника за дейността на съвета на директорите на DB Cargo се предвижда, че управителният съвет на дружеството колегиално взема решения по всички въпроси от фундаментално или основно значение за дружеството, както и по въпроси, които са му възложени за съвместно вземане на решения по силата на закона или съгласно устава или правилника за дейността на дружеството. Решенията се вземат с единодушие или, ако такова не е възможно, с квалифицирано мнозинство, аналогично на посоченото в съображение 18 за управителния съвет на DB AG. Правилникът за дейността на съвета на директорите на DB Cargo се допълва от задължителен списък със стопански сделки, които трябва да бъдат одобрени от прякото предприятие майка на DB Cargo, Тези мерки са ([11]):

а) всички въпроси от фундаментално и съществено значение;

б) започване и преустановяване на работа в ключови области на дейност, фундаментални промени в организацията на дружеството, както и сключване, изменение и прекратяване на дружествени договори;

в) учредяване на дружества;

г) придобиване, продажба и промяна (включително преобразуване и мерки за капитал) на дяловите участия с изключение на мерки, i) в които участват само дружества, които пряко или непряко се притежават единствено от DB AG, или ii) чиято цел е акционерно участие, което не е напълно консолидирано и чиято стойност е под 10 милиона евро;

д) придобиване и продажба на дейности или части от дейности, с изключение на мерки, i) в които участват само дружества, които пряко или непряко се притежават единствено от DB AG, или ii) чиято стойност е под 10 милиона евро;

е) придобиване, продажба, обвързване с тежести и други видове разпореждане с недвижими имоти и други имуществени права на стойност 10 милиона евро или повече, с изключение на предоставянето на ипотечни заеми за земя;

ж) емитиране на ценни книжа, вземане и отпускане на заеми; без да се включват заемането на средства извън групата за срок от по-малко от една година или вземането и отпускането на заеми на DB AG и DB Finance B.V.;

з) поемане и предоставяне на гаранции и обезпечения извън обичайната стопанска дейност; поемане и предоставяне на гаранции и обезпечения в рамките на обичайната стопанска дейност на стойност 10 милиона евро или повече;

и) одобряване на проекти за инвестиции, разходи, наемане и отдаване под наем, включени в корпоративното планиране, на стойност 250 милиона евро или повече; одобряване и стартиране на проекти, включени в корпоративното планиране, чиято обща стойност или изискване за собствен капитал надхвърля планирането с 10 милиона евро или повече; както и одобряване и стартиране на проекти, които не са включени в корпоративното планиране, на стойност 10 милиона евро или повече;

й) промени в състава на управителните съвети и други изпълнителни позиции.

([11]) Аналогично на случая с индивидуалните мерки, описани в съображение 17, в предишните версии от 2009 г. и 2011 г. са посочени по-ниски парични прагове. Освен това в буква е) от версията от 2011 г. се посочва допълнително DB ML, а не само DB AG и DB Finance B.V.

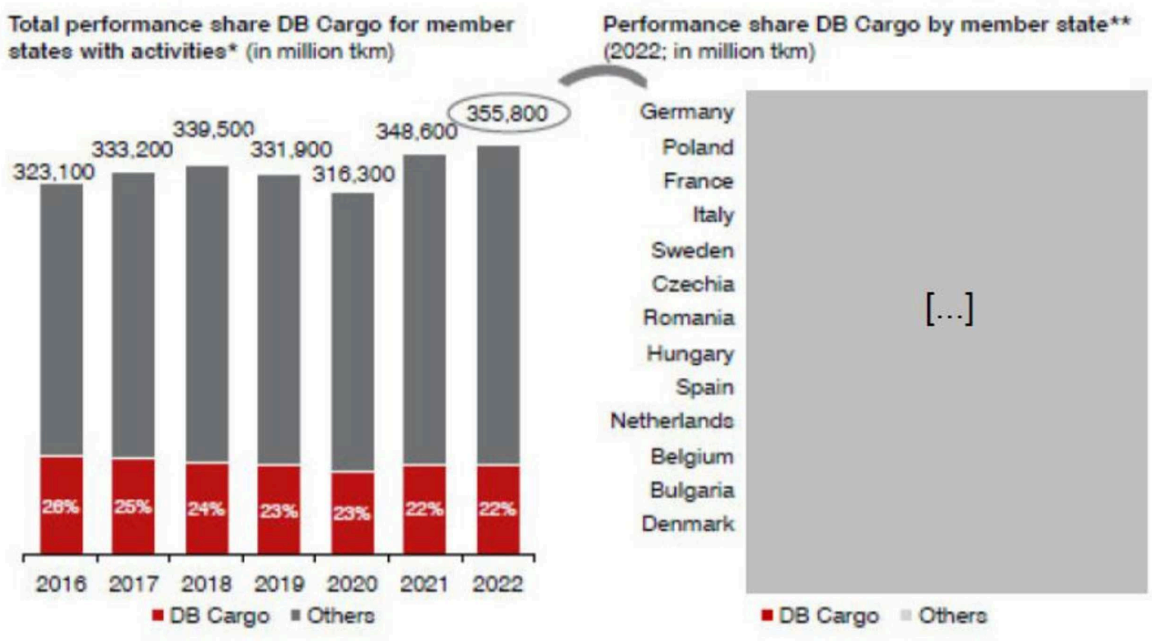
2.2. Дейности на DB Cargo и позиция на различни пазари на услуги

(23) Германия посочва, че DB Cargo е сред водещите оператори на железопътни товарни услуги в Европа, като изпълнява първостепенна роля в превоза на стоки в целия Съюз. Германия обяснява, че мисията на DB Cargo е да предоставя устойчиви национални и трансгранични железопътни товарни услуги, като се поставя акцент върху намаляването на въглеродните емисии и се предлагат надеждни логистични решения в различни отрасли.

(24) Освен това Германия посочва, че DB Cargo обслужва огромна мрежа, обхващаща цяла Европа, като превозва милиони тонове товари годишно, включително суровини, промишлени стоки и потребителски продукти, както и че използва широкообхватната си европейска железопътна мрежа, за да предоставя интегрирано и трансгранично логистично осигуряване, което е в съответствие с целите на ЕС за устойчивост. В този контекст Германия обяснява, че DB Cargo извършва дейност в 13 държави членки, с дялове от общия обем на железопътните товарни превози (измерен в тонкилометри или tkm) ([12]) от над […] % на национално равнище в Белгия, Дания, Германия, Нидерландия, Румъния и Франция (таблица 2). В общ план през 2022 г. във всички държави членки, в които DB Cargo извършва дейност, делът на DB Cargo в сектора на железопътните товарни превози е бил около […] %. На Figure 2 е показан общият пазарен дял на DB Cargo на вътрешния пазар, ограничен до държавите членки, в които DB Cargo извършва дейност. От фигурата е видно, че между 2016 г. и 2022 г. DB Cargo е изгубило пазарни дялове от гледна точка на обема на дейностите, т.е. тонкилометри.

Фигура 2

Общ пазарен дял на DB Cargo в държавите членки, в които DB Cargo извършва дейност



Източник: проучване на SCI/Verkehr от 6 септември 2023 г., представено от Германия, стр. 9.

(25) Германия посочва, че поради нарастващата интеграция на европейския пазар на железопътни товарни превози дъщерните дружества на DB Cargo допринасят за улесняване на трансграничния транспорт за клиентите на DB Cargo в рамките на Европа и към Азия, тъй като около […] % от дейностите за железопътни товарни превози в Германия през 2022 г. се осъществяват посредством трансгранични превози.

([12]) „Тонкилометър“ (tkm) означава единица мярка за превоз на товари, която представлява превоз на един тон (1 000 килограма) товари по релсов път на разстояние от един километър. Тази единица (tkm) е от решаващо значение за оценката на железопътния товарен превоз в Съюза, тъй като осигурява стандартизирана мярка за теглото на стоките и разстоянието, на което се превозват с железопътен транспорт. Това помага да се оценят резултатите на операторите, да се проследят промените в обема на товарите и да се подпомогне постигането на целите за устойчивост чрез насърчаване на железопътния транспорт като алтернатива с по-малки емисии в сравнение с автомобилния транспорт. Посредством Схемата за наблюдение на железопътния пазар (СНЖП) данните в тонкилометри позволяват сравнение в рамките на целия вътрешен пазар, като насочват политиките и инвестициите, така че да се повиши конкурентоспособността на железопътния транспорт и да се постигне напредък към осъществяването на целите за намаляване на емисиите.

(26) Германия също така обяснява, че през 2022 г. DB Cargo е осъществило 43 % от всички дейности по железопътни товарни превози в Германия, като делът на дружеството постоянно намалява, а конкурентите придобиват по-големи дялове в германския отрасъл на железопътни товарни превози. Германия посочва, че докато през 2016 г. делът на DB Cargo в германския железопътен товарен трафик все още е бил 54 %, през следващите седем години той е намалял с 11 процентни пункта (или 20 %).

(27) В Дания и Нидерландия DB Cargo извършва дейност като заварен оператор (след интегрирането на други участници) с дял от местния пазар от съответно […] % и […] %.

Таблица 2

Позиция на DB Cargo на пазарите на железопътни товарни превози в различни държави членки

Member State	DB entity	Market Share 2022 (in tkm[e])
BE	DB Cargo Belgium	[…]
BG	DB Cargo Bulgaria	
CZ	DB Cargo Czechia	
DK	DB Cargo Scandinavia	
FR	DB Cargo France	
DE	DB Cargo	
HU	DB Cargo Hungaria	
IT	DB Cargo Italia	
NL	DB Cargo Nederland	
PL	DB Cargo Polska	
RO	DB Cargo Romania	
ES	Transfesa	
SE	DB Cargo Scandinavia	

Източник: проучване на SCI/Verkehr от 6 септември 2023 г., представено от Германия, стр. 8.

(28) Германия обяснява, че в рамките на по-големия пазар на железопътни товарни превози DB Cargo извършва дейност в три основни подсегмента: i) сегмента на превозите на товари с единични вагони, ii) сегмента на превозите с маршрутни влакове и iii) сегмента на комбинирания превоз.

(29) В сегмента на превозите на товари с единични вагони (ПТЕВ) DB Cargo предоставя гъвкави услуги за товарни превози на по-малки пратки. То събира отделни вагони от множество клиенти, обединява ги в пълни влакове в разпределителни гари и ги превозва в рамките на цяла Европа. Тази услуга е от съществено значение за отраслите, които се нуждаят от превоз на по-малки количества стоки, които не стигат да се запълни цял влак.

(30) В сегмента на маршрутните влакове DB Cargo предлага влакове специално за клиенти с обемни поръчки, което позволява директен превоз на стоки от точка до точка без междинни спирки. Тази услуга е идеална за насипни стоки като въглища, стомана и химикали, както и за големи контейнерни пратки. Маршрутните влакове помагат на отраслите да гарантират по-бърза и по-разходоефективна логистика с висока степен на надеждност на дълги разстояния.

(31) DB Cargo също така извършва комбиниран превоз, при който стоките се придвижват посредством няколко вида транспорт (например железопътен, автомобилен, морски). Съгласно този модел контейнери, сменяеми каросерии и полуремаркета се превозват с железопътен транспорт за частта от пътуването, свързана с придвижване на дълги разстояния, и след това се прехвърлят на камиони или кораби за последния участък. С тази услуга се подпомага преминаването от автомобилен към железопътен транспорт, като се намаляват емисиите на CO_2 и се подобряват интермодалните логистични решения в цяла Европа.

(32) В този контекст Германия твърди, че европейският сектор на железопътните товарни превози като цяло може да се счита за конкурентен и че в неотдавнашно проучване от 2022 г., възложено от ERFA, се заключава следното по отношение на динамиката на конкуренцията в европейския сектор на железопътните товарни превози: „Понастоящем е налице високо ниво на конкуренция между участниците в сектора на железопътните товарни превози. Чуждестранните клонове на заварените оператори и международните конкуренти (предишни нови участници) разширяват своите международни дейности, като се съсредоточават най-вече върху международните услуги на дълги разстояния. В съответствие с това изпращачите, спедиторските и логистичните дружества и интермодалните оператори могат да избират между няколко компетентни оператора на железопътни товарни превози в рамките на една държава или по международни коридори“. В допълнение Германия твърди, че освен това в същото проучване, що се отнася до конкурентоспособността на германския сектор на железопътните товарни превози, се заключава следното: „В резултат на това пазарът на железопътните превози на пътници и товари в Германия стана изключително конкурентен и във всички бизнес сегменти с Deutsche Bahn се конкурират нови участници. Понастоящем конкурентите контролират повече от 50 % от пазара на железопътните товарни превози в Германия“.

(33) По отношение на германския сектор на железопътните товарни превози Германия посочва, че когато се разглеждат различните бизнес сегменти на сектора на железопътните товарни превози, описани по-горе, през 2022 г. DB Cargo със сигурност е бил най-важният доставчик на превоз с единични вагони в Германия с около […] % от целия обем на превозите с единични вагони. Германия посочва, че липсата на големи конкуренти в този бизнес сегмент може да бъде обяснена с факта, че сегментът на превозите с единични вагони систематично реализира загуби от няколко години, поради което не е привлекателен за нови участници без субсидии.

(34) В тази връзка Германия посочва, че макар че, считано от 2023 г., DB Cargo ще преобразува своя бизнес сегмент, за да подобри ефикасността и качеството на продукта, Германия е в процес на повишаване на държавната подкрепа за превозите с единични вагони.

(35) По отношение на комбинирания превоз Германия също така обясни, че DB Cargo не разполага с интегрирана производствена система в областта на транспорта и че, макар през 2022 г. делът на дружеството да е бил около […] % от трафика в Германия, то е изправено пред все по-силна и многостранна конкуренция от страна на Metrans, HUPAC, TX Logistik и SBB Cargo International, наред с други.

(36) В сегмента на маршрутните влакове Германия посочва, че през 2022 г. делът на DB Cargo е бил между […] % и […] % от обема на железопътните товарни превози в Германия, и счита, че този дял е скромен, като се вземе предвид фактът, че DB Cargo е завареното предприятие за железопътните товарни превози. В този сегмент DB Cargo е изправено пред силна конкуренция от страна на Captrain Deutschland (част от групата SNCF), TX Logistik (независимо общоевропейско логистично дружество) и голям брой по-малки конкуренти.

(37) Таблица 3 съдържа преглед на дела на DB Cargo от обема на железопътните товарни превози в държавите членки, в които то извършва дейност (към 2022 г.).

Таблица 3

Позиция на DB Cargo по дейности в различни държави членки

Member State	DB Cargo share Total rail freight sector	DB cargo share SWL transport	DB cargo share Intermodal	DB cargo share Block train
Belgium	[…]			
Bulgaria				
Czechia				
Denmark				
France				
Germany				
Hungary				
Italy				
Netherlands				
Poland				
Romania				
Spain				
Sweden				

Source: SCI Verkehr

Източник: информация, предоставена от Германия на 31 октомври 2023 г., стр. 28.

(38) Германия посочва, че DB Cargo осъществява само малка част от целия обем на превозите в повечето от съответните държави членки. В това отношение Германия подчертава, че делът на DB Cargo надхвърля […] % само в Дания ([13]), Германия и Нидерландия ([14]) и че в повечето държави членки DB Cargo доставя дори по-малко от […] % от железопътните товарни услуги.

2.3. **Мерки, предмет на разследването**

(39) В решението за откриване на процедурата бяха определени следните четири мерки, предоставени в полза на DB Cargo. Те са описани в настоящия раздел, като са взети под внимание фактологичните пояснения, предоставени от Германия и от заинтересованите страни в хода на процедурата по разследване.

2.3.1. *Компенсация за годишни загуби на DB Cargo по споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите („мярка 1“)*

(40) DB Cargo прехвърля загубите си на своето предприятие майка въз основа на споразумение за управление и за прехвърляне на печалбите и загубите, което се прилага от 1 януари 2012 г. насам (СППЗ или „споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите“).

(41) СППЗ е сключено на 25 октомври 2012 г. между DB Cargo (което към онзи момент се нарича DB Schenker Rail Deutschland AG) и неговото предприятие майка (към онзи момент DB ML и самото то изцяло притежавано от DB AG) като част от договор, обозначен като споразумение за управление и за прехвърляне на печалбите (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag)* ([15]). Съгласно СППЗ предприятието майка на DB Cargo (до 2016 г. DB ML, а след поглъщането на последното през 2016 г. — DB AG) се ангажира автоматично да покрива загубите на DB Cargo в края на всяка финансова година. На свой ред, ако DB Cargo реализира печалби в края на дадена финансова година, то се ангажира автоматично да ги прехвърли на своето предприятие майка.

(42) Тъй като СППЗ е замислено като *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, то поражда последици и за управлението на дъщерното дружество, което се контролира (*beherrscht*) от предприятието майка съгласно споразумението. Съгласно СППЗ DB Cargo прехвърля управлението на стопанските дейности на своето дружество под контрола на DB ML. В съответствие с това съветът на директорите на DB ML има право да отправя указания към съвета на директорите на DB Cargo по отношение на управлението на стопанските дейности на дружеството. Бизнес управлението и представителството обаче продължават да се осъществяват от съвета на директорите на DB Cargo. Освен това правото на DB ML да отправя указания към съвета на директорите на DB Cargo изключва възможността да се отправят указания към съвета на директорите на DB Cargo за изменение, запазване или прекратяване на СППЗ.

(43) Със СППЗ също така е установено фискално обединение между DB Cargo и DB AG. Това включва както фискално обединение за целите на данъка върху дохода, така и фискално обединение за целите на ДДС. Обединението за целите на данъка върху дохода, произтичащо от СППЗ, позволява печалбите и загубите на различни дружества в групата да бъдат компенсирани едни спрямо други, вместо да се плащат данъци върху дохода за всяко отделно дъщерно дружество. Фискалното обединение за целите на ДДС произтича от СППЗ, с което се установява контрол на DB ML (а впоследствие на DB AG) върху DB Cargo. В резултат на фискалното обединение за целите на ДДС вътрешните потоци не се облагат с ДДС.

([13]) По отношение на дела на DB Cargo на пазара за железопътни товарни превози в Дания Германия посочва, че не е подходящо Дания да се разглежда като географски пазар на железопътни товарни превози, а като транзитна държава, както и че в този контекст DB Cargo е поело контрол върху националния заварен оператор през 2001 г. и предоставя железопътни товарни услуги за свързване на Германия като най-голямата европейска икономика със скандинавските държави.

([14]) По отношение на дела на DB Cargo на пазара на железопътни товарни превози в Нидерландия Германия посочва, че, подобно на Дания, нидерландският обем на железопътните товарни превози е сравнително малък (около 5 % от германския обем) и че, подобно на ситуацията в Дания, DB Cargo е придобило националния заварен оператор през 2001 г. от съображения за трансграничен транзит и свързаност, като например свързването на нидерландските и белгийските пристанища с Генуа през Германия и на Северно море със Средиземно море през Белгия и Франция. В съответствие с това Германия счита, че не е подходящо Нидерландия да се разглежда като географски пазар на железопътни товарни превози, който е независим от секторите за железопътни товарни превози на съседните ѝ държави.

([15]) *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* е вид споразумение, което се урежда от член 291 и от членове 293 и сл. от *Aktiengesetz*. В съответствие с член 293, параграф 1 от AktG споразуменията, които се уреждат от членове 291 и сл., влизат в сила едва когато бъдат одобрени от общото събрание. За резолюцията се изисква мнозинство от най-малко три четвърти от акционерния капитал, представен при приемането на резолюцията. В устава може да бъдат предвидени освен по-голямо мнозинство по отношение на капитала и други изисквания.

(44) СППЗ е подписано между DB ML като предприятие майка и DB Cargo на 25 октомври 2012 г. ([16]) СППЗ е одобрено от съответните общи събрания на DB ML и DB Cargo на 26 октомври 2012 г. Предвидено е споразумението да се прилага с обратно действие, считано от 1 януари 2012 г. ([17])

(45) Към момента на сключването на СППЗ между DB ML и DB Cargo е в сила и споразумение за прехвърляне на печалбите и загубите между DB AG и DB ML ([18]). Съгласно това споразумение DB AG се ангажира автоматично да покрива загубите на DB ML в края на всяка финансова година докато споразумението е в сила. На свой ред DB ML се ангажира автоматично да прехвърля своите печалби на DB AG в края на всяка финансова година. По този начин всяко въздействие върху финансовото положение на DB ML в резултат на СППЗ между DB ML и DB Cargo от 2012 г. би могло да повлияе пряко на бюджета на DB AG. Споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите между DB AG и DB ML остава в сила до сливането на двете дружества през 2016 г.

(46) На 26 август 2016 г. сключеното между DB ML и DB Cargo СППЗ е прехвърлено на DB AG като част от сливането на DB AG и DB ML. В качеството си на новото предприятие майка DB AG поема правата и задълженията на DB ML по отношение на DB Cargo. Същевременно споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите между DB AG и DB ML, сключено през 2003 г., става безпредметно.

(47) Германия посочва, че в периода от 31 декември 1999 г. до прехвърлянето на СППЗ от DB ML на DB AG през 2016 г. винаги е съществувала верига от СППЗ (с различни нива на подхолдинги), съгласно която DB Cargo е обхванатото в крайна сметка дъщерно дружество, а DB AG — обхванатото в крайна сметка предприятие майка. В периода от 1 юни 1999 г. до 31 декември 1999 г. между DB AG и DB Cargo е съществувало пряко СППЗ.

(48) Съгласно условията на СППЗ първоначалният му срок е бил пет години (т.е. от 1 януари 2012 г. до 31 декември 2016 г.), като през това време е можело да бъде прекратено само по основателни причини (*wichtige Gründe*). В СППЗ по-специално е предвидено, че DB ML има право да прекрати споразумението по основателни причини, ако престане да притежава по-голямата част от правата на глас в DB Cargo.

(49) Германия също така обяснява, че германските данъчни органи са на мнение, че само изключителни обстоятелства могат да обосноват извънредното прекратяване на СППЗ по време на минималния петгодишен срок. В това отношение Германия се позовава на насоките на германските данъчни органи за корпоративния данък (*Körperschaftsteuerrichtlinien* — KStR), в които се посочва, че ако СППЗ, което все още не е било в сила за пет последователни години, бъде прекратено с известие за прекратяване или по взаимно съгласие, то остава в сила за годините, за които е сключено за данъчни цели, ако прекратяването е по основателни причини. Може да бъде счетено, че са налице основателни причини, по-специално в случай на продажба или осъществяване на вноска за дялово участие от страна на предприятието майка, сливане, разделяне след сливане или ликвидация на предприятието майка или на дъщерното дружество. Ако още при сключването на споразумението е било ясно, че СППЗ ще бъде прекратено преди края на първите пет години, не следва да се приема, че са налице основателни причини. Ако не са налице основателни причини, СППЗ трябва от самото начало да се счита за недействително съгласно данъчното законодателство ([19]).

(50) Според Германия, въз основа на насоките на германските данъчни органи, при предсрочно прекратяване биха били обосновани единствено сделки, съпоставими с продажба или други фундаментални мерки за преструктуриране, които водят до промяна в собствеността и/или управлението. През първоначалния минимален петгодишен период не е имало съпоставими активиращи събития, които биха обосновали прекратяването на СППЗ. Единствените промени в корпоративната структура, настъпили през периода от 1999 г. до настоящия момент, са включвали само вътрешни мерки за реорганизация, като те очевидно не са отговаряли на критериите за основателни причини.

([16]) Споразумението е подписано от двама членове на съвета на директорите на DB ML („Vorstand“) и от двама членове на съвета на директорите на DB Schenker Rail Deutschland AG.

([17]) СППЗ е публикувано в търговския регистър за DB Cargo — изискване, за да бъде валидно споразумението — 18 декември 2012 г.

([18]) Въпросното СППЗ е сключено през 2003 г.

([19]) Оригинален текст на KStR R14.5, параграф 6: „Wird der GAV, der noch nicht fünf aufeinanderfolgende Jahre durchgeführt worden ist, durch Kündigung oder im gegenseitigen Einvernehmen beendet, bleibt der Vertrag für die Jahre, für die er durchgeführt worden ist, steuerrechtlich wirksam, wenn die Beendigung auf einem wichtigen Grund beruht. Ein wichtiger Grund kann insbesondere in der Veräußerung oder Einbringung der Organbeteiligung durch den Organträger, der Verschmelzung, Spaltung oder Liquidation des Organträgers oder der Organgesellschaft gesehen werden. Stand bereits im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses fest, dass der GAV vor Ablauf der ersten fünf Jahre beendet werden wird, ist ein wichtiger Grund nicht anzunehmen. Liegt ein wichtiger Grund nicht vor, ist der GAV von Anfang an als steuerrechtlich unwirksam anzusehen“.

(51) Освен това в СППЗ се предвижда след първоначалния петгодишен срок то автоматично да се удължава в края на всяка финансова година с още една година, освен ако една от двете страни не вземе решение да го прекрати. За прекратяването на СППЗ съответната страна трябва да представи тримесечно предизвестие, т.е. за да влезе в сила прекратяването през следващата финансова година на DB Cargo, страната трябва да представи предизвестие за прекратяване на СППЗ най-малко три месеца преди края на текущата финансова година на DB Cargo.

(52) Към момента на приемане на решението за откриване на процедурата СППЗ е продължавало да бъде в сила и не се е предвиждало да бъде прекратено. В хода на официалната процедура по разследване обаче Германия уведоми Комисията, че СППЗ между DB AG и DB Cargo е било прекратено, считано от края на 2024 г.

(53) От влизането в сила на текущото СППЗ не са прехвърляни печалби от DB Cargo на DB AG (или преди 2016 г. на DB ML). Въз основа на сключеното през 2012 г. СППЗ загубите на DB Cargo се покриват от неговото предприятие майка (DB ML и впоследствие DB AG). Тъй като всички генерирани загуби се прехвърлят, DB Cargo е защитено от повлияване на счетоводния му баланс от загубите му, а оттам и от всякакво отрицателно финансово въздействие от натрупаните загуби. На Table 4 са показани развитието на записания капитал и на общия размер на собствения капитал на DB Cargo, както и генерираните годишни загуби на дружеството, в съответствие с годишния финансов отчет на DB Cargo ([20]), до 31 декември 2023 г.

Таблица 4

Собствен капитал и годишни загуби на DB Cargo (EBT), които се покриват от предприятието майка въз основа на СППЗ от 2012 г., до 31 декември 2023 г.

(в млн. евро)

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Записан капитал	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Общ размер на собствения капитал	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Годишни загуби	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) Това увеличение с 21 милиона евро на годишна база съответства на увеличение на капиталовия резерв поради прехвърлянето на всички дялове в DB Cargo Logistics GmbH, притежавани преди това от Schenker AG, на DB Cargo AG.

([2]) Записаният капитал е увеличен с 6 000 EUR във връзка с осъществяването на вноска (*Einlage*) за шест дялови участия (*Beteiligungen*). Частта от вноската за шестте дялови участия, надхвърляща увеличаването на записания капитал, е прехвърлена към капиталовия резерв на стойност 105 милиона евро.

Източник: финансови отчети на DB Cargo от 2012 г. до 2023 г.

(54) Основата за корпоративното управление на DB Cargo се осигурява от средносрочните му стратегически планове („средносрочните планове“). Всяка година тези средносрочни планове се финализират през октомври и се представят на надзорния съвет на DB Cargo за одобрение около ноември/декември. Средносрочните планове на DB Cargo се координират ежегодно с DB AG и се включват в средносрочното планиране за цялата група. Освен това мерките и концепциите, посочени в средносрочните планове, се включват и в процеса на вземане на решения на DB AG (освен ако стратегиите не са вече координирани отделно с DB AG).

([20]) Изготвен в съответствие с разпоредбите на германския Търговски закон (*Handelsgesetzbuch* — HGB) и Aktiengesetz.

(55) Според Германия за изготвянето на годишните средносрочни планове на DB Cargo се прилага обширен процес, траещ няколко месеца, в който участват отговарящите за стратегията и управлението отдели на DB Cargo и DB AG. Планирането на обема и цените се основава на анализи на събитията на икономическите пазари и в областта на конкуренцията от официалните статистически институти и от реномирани институти за икономически прогнози (например Oxford Economics, Евростат, национални статистически институти). Тези статистически данни се вземат заедно с вътрешни данни и с данните, генерирани от официалните статистически институти и институтите за икономически прогнози, като се събират от отговарящите за стратегията отдели на DB Cargo и DB AG с цел изготвяне на прогнози за пазара на товарни превози. Допусканията как ще се развият разходите на националните субекти, се регулират на централно равнище за всички стопански единици на DB AG, като са основани на горепосочените независими източници на данни. Ключовите категории разходи включват например надници/заплати, гориво/енергия и такси за достъп до релсовия път. Освен това се вземат предвид ефектите от текущите стратегически програми и програми за ефикасност. В допълнение отделът за управление на активите на DB Cargo извършва подробно планиране на инвестициите и проектите, за да може оперативно да се изпълни планирането на обема.

(56) Средносрочните планове са с петгодишен хоризонт на планиране, например средносрочният план, представен на надзорния съвет на DB Cargo на 9 декември 2016 г., се отнася до периода на планиране от 2017 г. до 2021 г. Средносрочните планове са с обем между 40 и 159 страници (средносрочният план от 2015 г. включва доста всеобхватен раздел за проекта „Zukunft Bahn“). За всяка година средносрочните планове съдържат (наред с другото) прогнози за резултати и финансови прогнози за следващите пет години. За групата DB Cargo, както и за DB Cargo, тези планове съдържат данни от отчета за доходите и счетоводния баланс. За други дъщерни дружества са включени подбрани показатели. Основните използвани показатели за рентабилност са маржът на печалбата преди лихви и данъци (EBIT) и възвръщаемостта на вложения капитал (ROCE), като за тях са посочени и целеви стойности ([21]). Всички средносрочни планове, изготвени през разследвания период, включват най-малко прогнозни печалби преди данъчно облагане в края на периода на планиране. На Table 5 са показани оперативният доход след лихви ([22]), маржът на EBIT и ROCE за всички средносрочни планове ([23]), изготвени между 2011 г. и 2021 г. Стойностите, представени в таблица 5, се отнасят до DB Cargo AG.

Таблица 5

Средносрочни планове от 2011 г. до 2021 г.

(EBT в млн. евро)

		1-ва година на планиране	2-ра година на планиране	3-та година на планиране	4-та година на планиране	5-а година на планиране
2011 г.	Оперативен доход след лихви ([1])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Марж на EBIT ([2])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на маржа на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE ([3])	—	—	—	—	—
	Целева стойност на ROCE	—	—	—	—	—

([21]) ROCE се използва като показател с целева стойност от приемането на средносрочния план от 2015 г. насам. Изглежда преди тази година като целеви показател за изпълнението се е използвал само маржът на EBIT.

([22]) Той се използва в настоящото решение като аналог на печалбата преди данъци (EBT), ако EBT не се включва изрично в съответния средносрочен план.

([23]) Макар че като основа за изчисляване на печалбите и загубите, които трябва да бъдат прехвърлени съгласно СППЗ, се използва печалбата след данъци (*Ergebnis nach Steuern*) на DB Cargo AG (включително националните дъщерни дружества), изчислена в съответствие със счетоводните принципи на HGB, средносрочните планове следват международните стандарти за финансово отчитане (МСФО). До средносрочния план от 2018 г. прогнозите са включвали само оперативния доход след лихви като окончателен резултат на прогнозата за печалбите и загубите.

(ЕВТ в млн. евро)

		1-ва година на планиране	2-ра година на планиране	3-та година на планиране	4-та година на планиране	5-а година на планиране
2012 г.	Оперативен доход след лихви ([4])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Марж на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на маржа на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE	—	—	—	—	—
	Целева стойност на ROCE	—	—	—	—	—
2013 г.	Оперативен доход след лихви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Марж на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на маржа на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE	—	—	—	—	—
	Целева стойност на ROCE	—	—	—	—	—
2014 г.	Оперативен доход след лихви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Марж на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на маржа на EBIT					
	ROCE	—	—	—	—	—
	Целева стойност на ROCE	—	—	—	—	—
2015 г.	Оперативен доход след лихви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Марж на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на маржа на EBIT	—	—	—	—	[...]
	ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на ROCE	—	—	—	—	13,0 %
2016 г.	Оперативен доход след лихви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Марж на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на маржа на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE ([5])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(ЕВТ в млн. евро)

		1-ва година на планиране	2-ра година на планиране	3-та година на планиране	4-та година на планиране	5-а година на планиране
2017 г.	Оперативен доход след лихви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Марж на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на маржа на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE ([3])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2018 г.	Оперативен доход след лихви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Марж на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на маржа на EBIT	—	—	—	—	—
	ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2019 г.	Оперативен доход след лихви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Марж на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на маржа на EBIT	—	—	—	—	—
	ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2020 г.	EBT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Марж на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на маржа на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	ROCE ([3])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2021 г.	EBT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Марж на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на маржа на EBIT	—	—	—	—	—
	ROCE ([3])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Целева стойност на ROCE	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

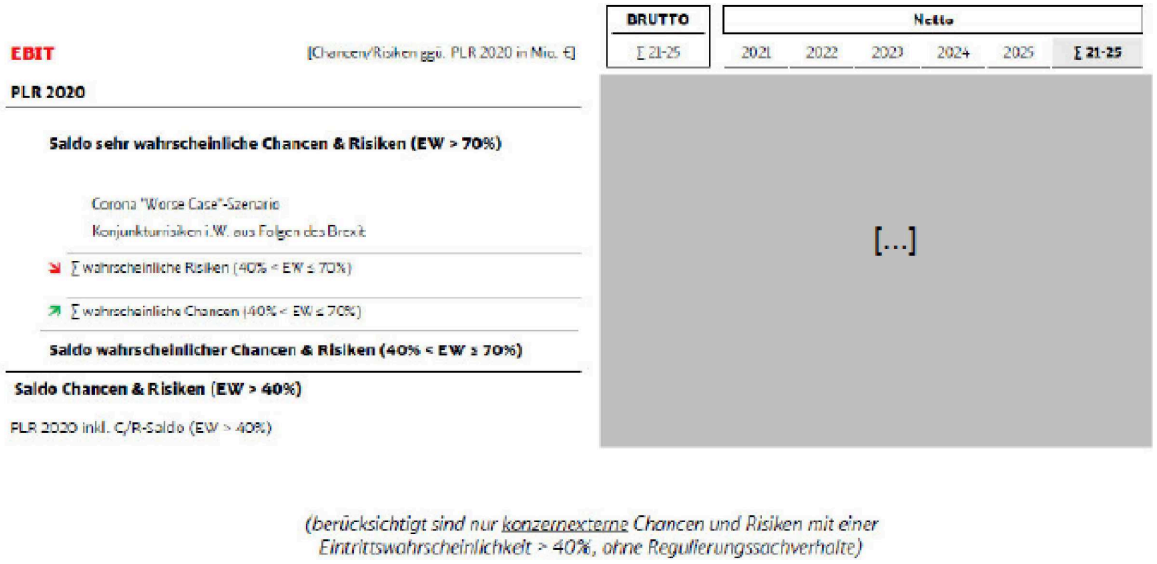
([1]) В плана се посочва оперативен доход II (*"Betriebsergebnis II"*), което Комисията тълкува като оперативен доход след лихви.
([2]) Като % от приходите
([3]) Макар че ROCE не се използва като показател за изпълнението преди 2015 г., средносрочните планове включват вложения капитал.
([4]) Оперативен доход след лихви (*operatives Ergebnis nach Zinsen*).
([5]) Налични са прогнози за ROCE само за групата DB Cargo.
Източник: средносрочни планове на DB Cargo, представени от Германия.

(57) Освен финансовото планиране средносрочните планове включват широкообхватни анализи на текущите и предвижданите развития на пазара, включително въздействието им върху резултатите, а от 2016 г. нататък — описание и оценка на стратегиите и мерките, предприети за подобряване на резултатите на DB Cargo, включително описание и оценка на мерките, които трябва да бъдат предприети в рамките на DB Cargo в контекста на инициативи за преструктуриране, обхващащи цялата група DB, като например *Zukunft Bahn* или *Starke Schiene* (силни железници, със „Starke Cargo“ — силни товарни превози като допълваща и специфична за DB Cargo инициатива). Освен това в плановете се включват сравнения с предишни средносрочни планове с обяснения на отклоненията от предишното планиране.

(58) В допълнение от приемането на средносрочния план от 2015 г. насам плановете също така включват прогноза за рисковете и възможностите, които може да повлияят на EBIT и чиято вероятност да възникнат е над 40 %, но които не са включени в базовия сценарий на планирането. В плановете от 2017 г., 2019 г. и 2020 г. в тази категория са посочени само допълнителни рискове. Не са установени допълнителни възможности. Тези допълнителни рискове могат да бъдат значителни, както е видно от плана от 2020 г. за периода 2021—2025 г. съгласно посоченото на Figure 3: Risks and opportunities mid-term plan for 2021-2025 ([24]).

Фигура 3

Рискове и възможности в средносрочния план за периода 2021—2025 г.



Източник: средносрочен план от 2020 г., представен от Германия ([25]).

([24]) В този случай значителният риск, който не е включен в базовия сценарий, представлява понижен ръст на пазара.

([25]) *Превод от оригинала на немски език:*
Първи ред: Бруто—нето
Втори ред: възможности/рискове спрямо PLR 2020 в милиони евро
Четвърти ред: баланс на изключително вероятните възможности и рискове (очакване > 70 %)
Пети ред: „Най-неблагоприятен“ сценарий за COVID
Шести ред: рискове за икономическия цикъл в по-широк смисъл като последица от Брексит
Седми ред: вероятни рискове (40 % < очакване ≤ 70 %)
Осми ред: вероятни възможности (40 % < очакване ≤ 70 %)
Девети ред: баланс на вероятните възможности и рискове (40 % < очакване ≤ 70 %)
Десети ред: баланс на възможностите и рисковете (очакване > 40 %)
Единадесети ред: PLR 2020, включително баланс на възможностите и рисковете (очакване > 40 %)
В скобите: (включени са само външни за групата възможности и рискове с очаквана стойност > 40 %, с изключение на случаи, свързани с регулирането).

(59) В допълнение към средносрочните планове понякога се изготвят документи във връзка с определени събития, отнасящи се до бизнес стратегии, например за извънредни заседания на надзорния съвет на DB Cargo, като заседанието през януари 2017 г. относно проекта Zukunft Bahn и обсъдените на него стратегии на DB Cargo ([26]). За специализирани ad hoc анализи и пазарни доклади относно пазара на товарните превози се използват специализирани външни доставчици, като например SCI Verkehr. Вътрешните отдели изготвят подробни доклади за движението.

(60) Според Германия в периода от 2012 г. до около 2019 г. основният фактор за загубите на DB Cargo е бил сегментът на превозите на товари с единични вагони (ПТЕВ). От 2019/2020 г. нататък вече не е възможно да се направи ясно разграничение на тези ефекти, за разлика от ситуацията в предходния период. От таблица 6 е видно, че през този период, белязан от пандемията от COVID-19, не е постигната рентабилност в нито един от сегментите (ПТЕВ, маршрутни влакове (МВ), комбиниран превоз (КП). Независимо от това, загубите в сегмента на ПТЕВ, който е съставлявал около 30 % от оборота на DB Cargo през периода 2020—2022 г., представляват повече от половината от всички загуби през този период.

Таблица6

Сегментиране на EBIT през периода 2012—2022 г.

(в млн. евро)

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
ПТЕВ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
МВ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
КП	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 9 ноември 2023 г.

(61) През 2019 г. DB AG възложи на Oliver Wyman, SCI Verkehr и CK Rail&Logistics да извършат проучване на сектора на ПТЕВ (Studie *Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs* — стратегически преглед на превозите на товари с единични вагони; „проучването ПТЕВ“). Проучването ПТЕВ беше публикувано през октомври 2019 г. и бе изменено незначително през януари 2020 г., без това да окаже въздействие върху заключението му. То включва описание и оценка на пазара на ПТЕВ като цяло в Германия и в Европа, описание и оценка на сегмента на ПТЕВ на DB Cargo, както и възможни бъдещи стъпки за сегмента на ПТЕВ на DB Cargo.

(62) Алтернативните бъдещи стъпки, определени в проучването ПТЕВ, бяха следните:

1) по-нататъшно развитие на сегмента с допълнителна помощ и държавна подкрепа: сегментът на ПТЕВ ще бъде развит допълнително с целенасочено оптимизиране на модела на стопанска дейност и програма за растеж и иновации. Ефективността на превозите и покритието им ще се увеличат. Обслужването на ПТЕВ ще трябва да бъде подпомогнато с целева помощ. Ще бъдат насърчени инвестиции в модернизацията, а оттам и в дългосрочното повишаване на ефикасността;

2) допълнително развитие без държавна подкрепа: сегментът на ПТЕВ ще бъде развит по такъв начин, че да подпомага прехода при товарните превози от автомобилен към железопътен транспорт. Ще бъдат осъществени подобно оптимизиране на модела на стопанска дейност (като при варианта за допълнителното развитие с помощ и държавна подкрепа), както и програма за растеж и иновации. Поради ограничения капацитет за инвестиции в резултат на липсата на държавна подкрепа обаче инвестициите в иновации и растеж ще бъдат насочени към определени елементи и ще бъдат отложени във времето;

([26]) Между 2009 г. и 2015 г., в контекста на „процеса на стратегическо управление“ в рамките на групата DB, различните бизнес сегменти са представяли своите стратегии на ръководството на групата. Този редовен процес е преустановен през 2016 г.

3) съсредоточаване върху основните клиенти: в този сценарий размерът на сегмента на ПТЕВ ще бъде намален с цел съсредоточаване върху икономическото ядро. Целта на този подход е предлаганата услуга да се съгласува с „ключовите клиенти“ ([27]) с голям и стабилен трафик. Гарите за товарни превози, които не могат да се обслужват по разходоефективен начин (*eigenwirtschaftlich*), ще бъдат преразгледани ведно с клиентите с цел да се постигне ценообразуване, което покрива разходите. Ако не може да бъде постигнато решение за клиентите, което да покрива разходите, обслужването на съответната гара за товарни превози ще бъде преустановено. Само гари за товарни превози с обем от един или повече вагони на работен ден ще се обслужват редовно без допълнителна такса;

4) закриване на сегмента: този сценарий се отнася до организираното оттегляне от ПТЕВ.

(63) В проучването ПТЕВ бяха разгледани следните дялове, с които сегментът на ПТЕВ допринася за печалбите на DB Cargo през 2023 г. и 2030 г. в четирите разгледани сценария:

Таблица 7

Дял, с който се допринася за печалбите на DB Cargo през 2023 г. и 2030 г. във всеки сценарий

(в млн. евро)

	Развитие с държавна подкрепа	Развитие без държавна подкрепа	Съсредоточаване	Напускане на пазара
2023 г.	[...]	[...]	[...]	[...]
2030 г.	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: проучване ПТЕВ, представено от Германия.

(64) Четирите сценария бяха оценени с помощта на шест критерия:

1) ползи за националната икономика (*volkswirtschaftlicher Nutzen*): оценка на въздействието върху Германия като място за промишлена дейност;

2) ползи за околната среда (*ökologischer Nutzen*): оценка на въздействието върху устойчивостта на товарните превози в Германия;

3) стратегическо позициониране на DB Cargo (*Strategische Positionierung DB Cargo*): оценка на въздействието върху модела на стопанска дейност на DB Cargo;

4) финанси на DB Cargo (*Finanzen DB Cargo*): оценка на въздействието върху финансите на DB Cargo посредством ключови показатели за ефективност. Вниманието се насочва към ефекта, оказван от сегмента на ПТЕВ върху печалбите на DB Cargo, и към степента, в която може да се премахне разликата в приходите;

5) персонал на DB Cargo (*Personal DB Cargo*): оценка на въздействието върху ситуацията във връзка със заетостта. При този критерий се отчита „специалната отговорност“ на дружеството, в качеството му на държавно предприятие, за над 17 000 служители в Германия през 2018 г.;

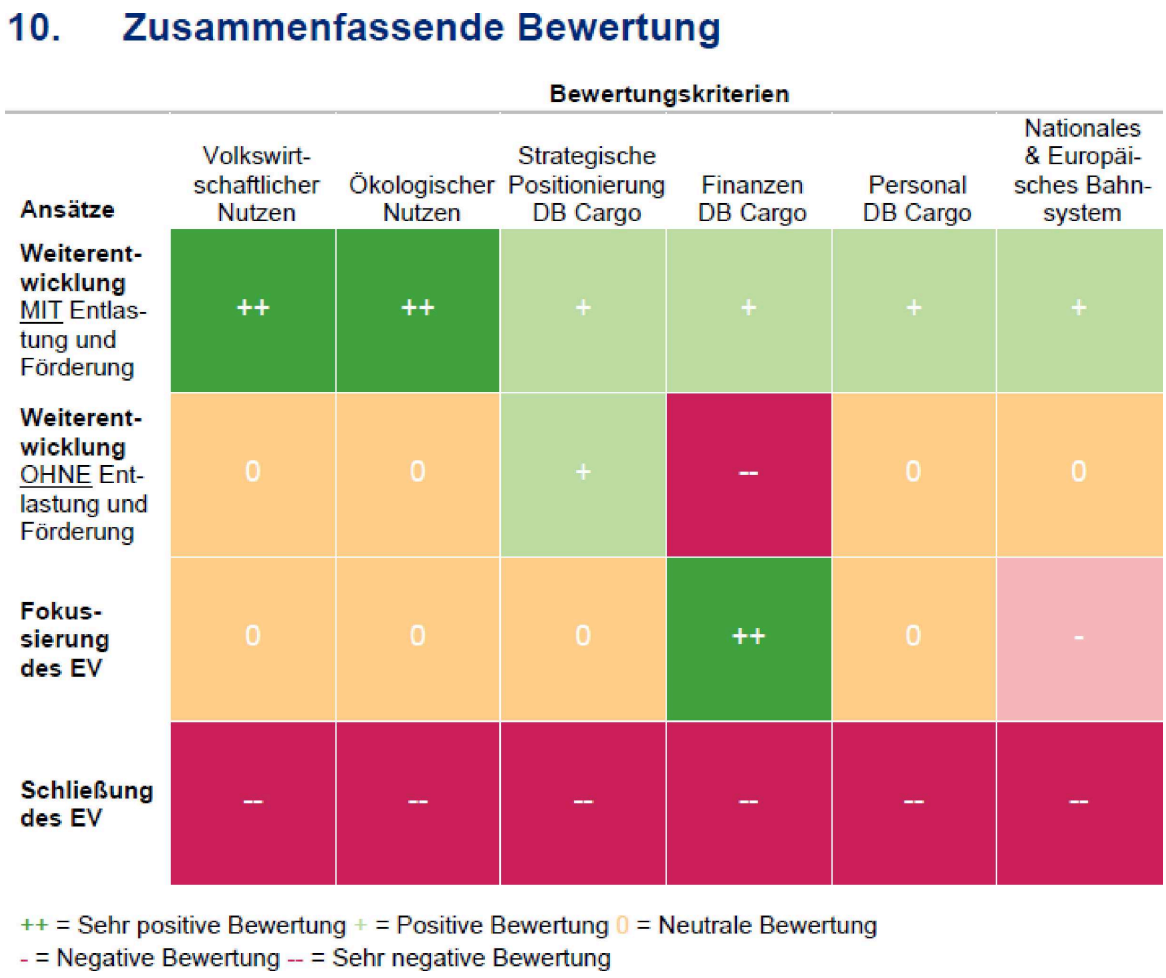
6) национална и европейска железопътна система (*Nationales & Europäisches Bahnsystem*): делът на трансграничния транспорт в сегмента на ПТЕВ е показател за оценка на въздействието върху европейската железопътна система. Освен това се оценява колко гъвкаво може да се разшири произтичащата от това мрежа в Германия и в Европа, за да се отговори на променящата се динамика на пазара.

(65) В съответствие с тези критерии сценарият за допълнително развитие на сегмента на ПТЕВ с допълнителна помощ и държавна подкрепа беше определен като най-благоприятния сценарий по принцип в проучването ПТЕВ, докато съсредоточаването върху ключовите клиенти би оказало най-значителен положителен ефект върху финансите на DB Cargo. На Figure 4 е показана матрицата на заключенията, както е представена в проучването ПТЕВ.

([27]) „Ключовите клиенти“ ще бъдат определени въз основа на качествени и количествени показатели:
Количествени показатели: приходи от товарите, обем на вагоните, тарифа на тонкилометър;
Качествени показатели: стабилност и предвидимост на движението, зависимост на клиента от превози с единични вагони, готовност за плащане, потенциал за дългосрочен бизнес с клиента.

Фигура 4

Заключителна оценка на сценариите за ПТЕВ



Източник: проучване ПТЕВ, представено от Германия ([28]).

([28]) *Превод от оригинала на немски език:*

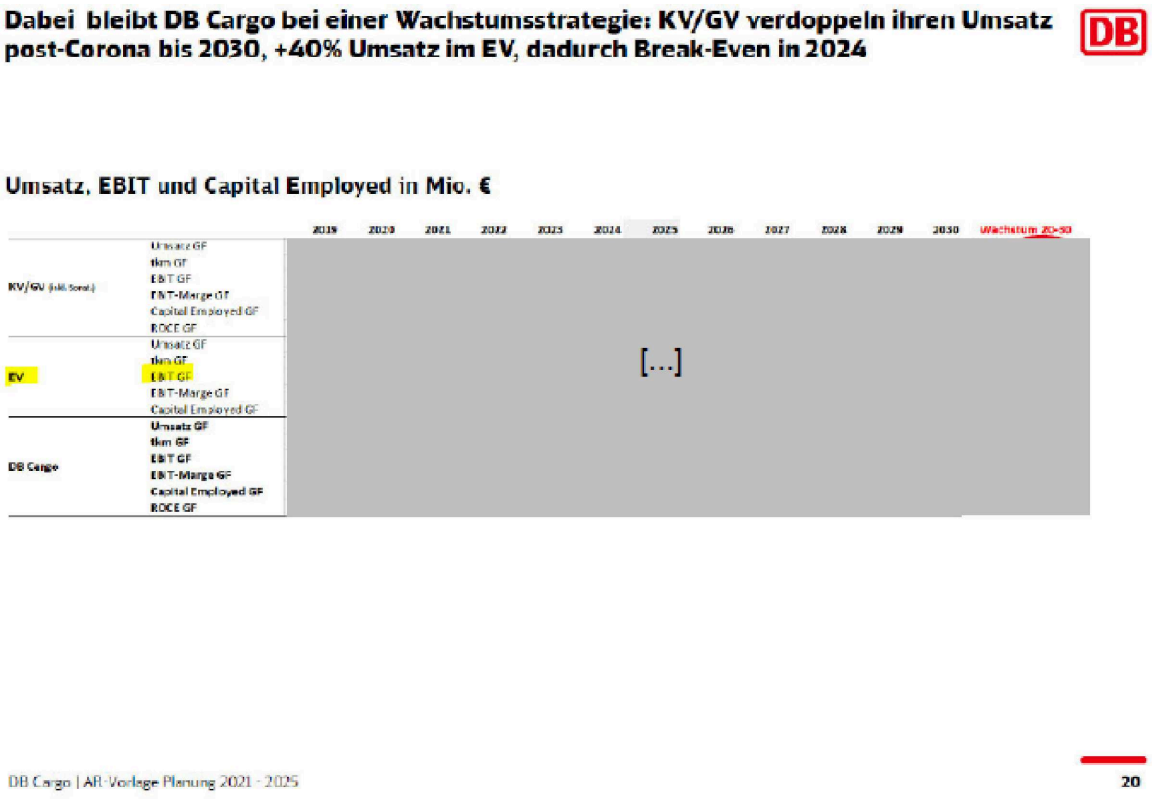
Критерии за оценка						
Подход	Ползи за националната икономика	Ползи за околната среда	Стратегическо позициониране на DB Cargo	Финанси на DB Cargo	Персонал на DB Cargo	Национална и европейска железопътна система
Допълнително развитие на сегмента с допълнителна помощ и държавна подкрепа						
Допълнително развитие без допълнителна държавна подкрепа						
Съсредоточаване върху основните клиенти						
Закриване на сегмента						

++ = изключително положителна оценка + = положителна оценка 0 = неутрална оценка
- = отрицателна оценка -- = изключително отрицателна оценка.

(66) През 2020 г. DB Cargo внедри нов ръководен екип, както и нова бизнес стратегия („Силни товарни превози“ — *Starke Cargo*). Заключенията от проучването ПТЕВ не бяха включени директно в цялостната бизнес стратегия на DB Cargo, а бяха използвани като важна основа за създаването на стратегията „Starke Cargo“. По същество новата бизнес стратегия представлява стратегия за растеж, като в нея бе предвидена стратегия за сегмента на ПТЕВ, в която се наблюдават паралели с варианта за „допълнително развитие на сегмента с допълнителна помощ и държавна подкрепа“ в проучването ПТЕВ. Тя е основана на две съображения: i) очакването за държавна подкрепа поради политическата воля за допълнително повишаване на преминаването от автомобилен към железопътен транспорт и ii) факта, че рисковете от отрицателни мрежови ефекти при сценарий с намаляване на дейността бяха счетени за големи. В съответствие със средносрочния план от 2020 г. сегментът на ПТЕВ все пак ще продължи оперативно да реализира загуби (от гледна точка на EBIT) в дългосрочен план (вж. фигура 5).

Фигура 5

Показатели в средносрочния план на DB Cargo от 2020 г. по бизнес сегменти



Източник: средносрочен план от 2020 г., представен от Германия ([29]).

(67) По време на изпълнението на стратегията „Starke Cargo“ вече е била в сила държавната подкрепа *Trassenkostenentlastung* (намаляване на таксите за достъп до релсовия път) в размер на 350 милиона евро годишно за сектора като цяло, считано от 1 юли 2018 г. до 30 юни 2023 г. (по-късно действието ѝ е удължено допълнително след 2023 г.) ([30]). Освен това, считано от средносрочния план от 2020 г., DB Cargo е имало очаквания за допълнителна държавна подкрепа *Anlagenpreisförderung* (подкрепа за композиране на влакове) в размер на общо 200 милиона евро от 2021 г. до 2025 г. (в действителност въведена през 2020 г. от Федералното министерство на цифровите технологии и транспорта) ([31]).

([29]) *Превод от оригинала на немски език* [само оцветената част]:
EBIT НА ПТЕВ GF.

([30]) Одобрена с Решение C(2018) 8744 final на Комисията от 10 декември 2018 г. по дело SA.51956 — Схема за помощ за насърчаване на железопътния товарен превоз (ОВ C 14, 11.1.2019 г., стр. 1), изменена и удължена с Решение C(2023) 9130 final на Комисията от 19 декември 2023 г. по дело SA.109540 (2023/N) — Удължаване и изменение на схема за помощ за насърчаване на железопътния товарен превоз чрез частично финансиране на таксите за достъп до релсовия път (ОВ C, C/2024/800, 16.1.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

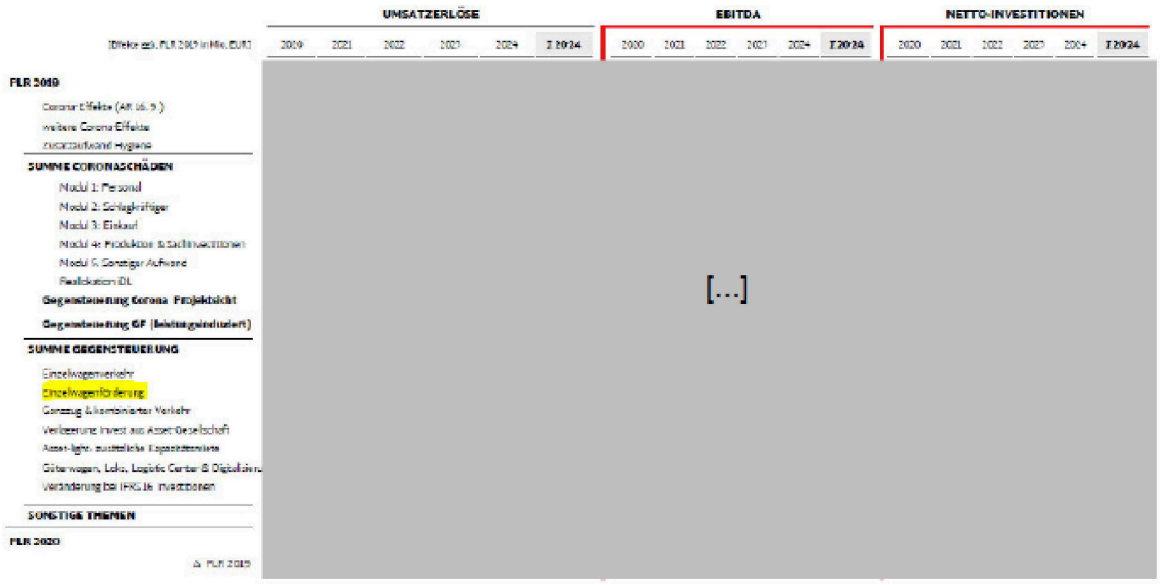
([31]) Одобрена с Решение C(2020) 7533 final на Комисията от 4 ноември 2020 г. по дело SA.58046 (2020/N) — Подкрепа за железопътния товарен превоз (единични вагони) (ОВ C 421, 4.12.2020 г., стр. 1).

(68) Аналогично на средносрочния план от 2020 г., средносрочните планове от 2021 г. и 2022 г. също включват държавна помощ за сегмента на ПТЕВ на DB Cargo, както е показано на Figure 6: mid-term plan 2020 SWL State support.

(69) Плановете от 2021 г. и 2022 г. обаче не включват подкрепа за композиране на влакове (*Anlagenpreisförderung* — APS), а допълнителна подкрепа за ПТЕВ. В това отношение в средносрочния план от 2022 г. се посочва, че в допълнение към включените във федералния бюджет 102 милиона евро са необходими още 198 милиона евро.

Фигура 6

Държавна подкрепа за ПТЕВ съгласно средносрочния план от 2020 г.

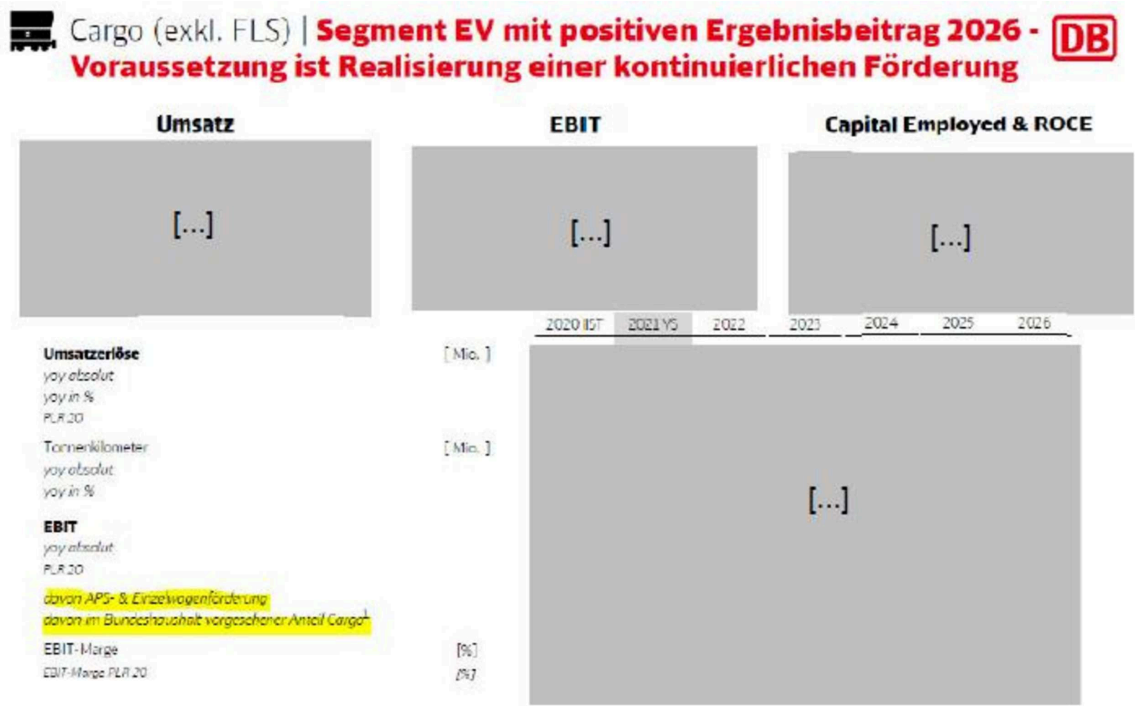


Източник: средносрочен план на DB Cargo от 2020 г., представен от Германия ([32]).

([32]) *Превод от оригинала на немски език* [само оцветената част]: субсидии за ПТЕВ.

Фигура 7

Държавна подкрепа за ПТЕВ съгласно средносрочния план от 2021 г.

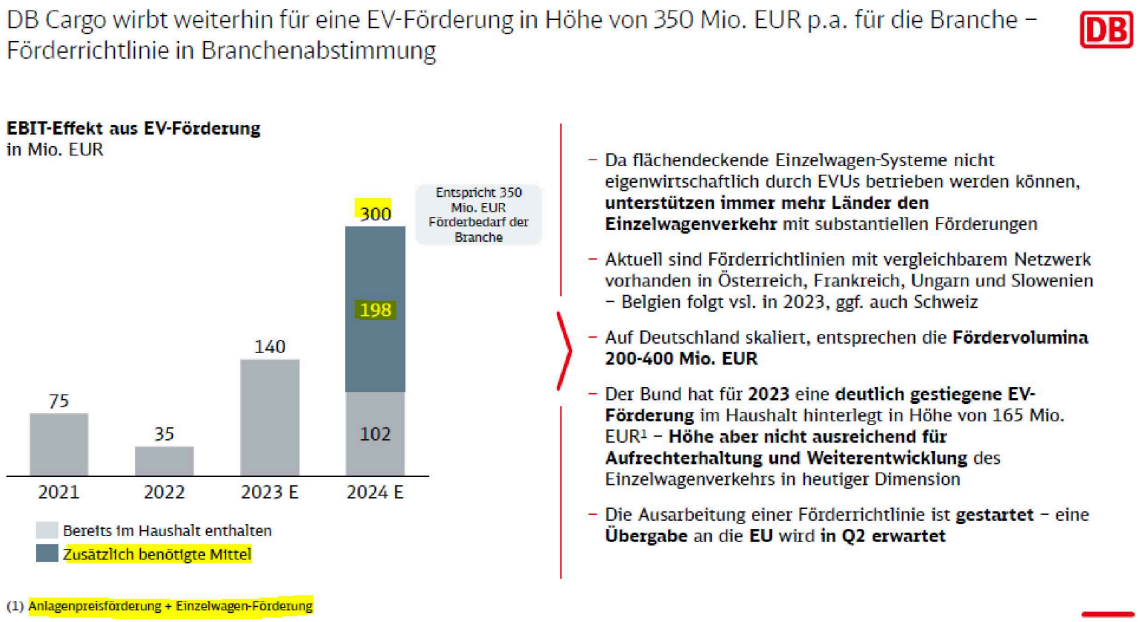


Източник: средносрочен план на DB Cargo от 2021 г., представен от Германия ([33]).

([33]) *Превод от оригинала на немски език* [само оцветената част]:
от които подкрепа за композиране на влакове и субсидии за ПТЕВ;
от които част за DB Cargo, предвидена във федералния бюджет.

Фигура 8

Държавна подкрепа за ПТЕВ съгласно средносрочния план от 2022 г.



Източник: средносрочен план на DB Cargo от 2022 г., представен от Германия ([34]).

2.3.2. *Ценообразуване на вътрешногрупови услуги („пярка 2“)*

(70) DB AG предоставя различни услуги и функции в подкрепа на дружествата от групата DB, включително DB Cargo, въз основа на вътрешногрупови споразумения.

(71) Комисията установи, че на DB Cargo се предоставят следните вътрешногрупови услуги: i) анализи (анализ на големи информационни масиви, прогнози, модели на движението), ii) счетоводство, iii) недвижими имоти, iv) ИТ услуги, v) услуги във връзка с персонала, vi) обучение (съображение 26 от решението за откриване на процедурата).

(72) Разходите за вътрешногруповите услуги се поемат от DB Cargo въз основа на вътрешногрупови споразумения. В решението за откриване на процедурата обаче Комисията излага своето разбиране, че е възможно вътрешногруповите услуги, които се предоставят на DB Cargo, да не са ограничени до вътрешногруповите услуги, посочени в съображение 71: в съответствие с информация, публикувана от DB AG (вж. например интегрирания доклад на DB AG от 2016 г. ([35])), разходите за някои от тези услуги, като например маркетинг, човешки ресурси, комуникации и услуги по правни въпроси, не се прехвърлят на DB Cargo, а се поемат от DB AG (съображения 27 и 28 от решението за откриване на процедурата).

([34]) *Превод от оригинала на немски език* [само оцветената част]:
Необходими допълнителни средства
1) подкрепа за композиране на влакове и субсидии за ПТЕВ.

([35]) Интегриран доклад на DB AG от 2016 г., стр. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (осъществен достъп на 3 декември 2021 г.): „Разходите за функции в подкрепа на групата не се прехвърлят на стопанските единици (няма „такси на групата“). За да се предотвратят нарушения или произволни искания за плащане, разходите за предоставените услуги се поемат от самото холдингово дружество и не се прехвърлят. Това означава, че дружествата в групата не заплащат такси на групата за тези услуги“.

2.3.3. *Изгодни условия за финансиране на заеми от DB Treasury („мярка 3“)*

(73) На DB Cargo се отпускат краткосрочни и дългосрочни заеми от DB Treasury. DB Treasury е единицата в DB AG, която отговаря за управлението на паричните средства и за финансирането на групата.

(74) Вътрешногруповите заеми в полза на изцяло притежавани дъщерни дружества на DB AG, каквото е DB Cargo, не са обезпечени, предвид факта, че DB AG, в качеството си на единствения акционер в DB Cargo, действа едновременно като доставчик на собствен капитал и като заемодател. В съответствие с това DB Cargo е в състояние да сключва договори за заеми, без да използва активите си като обезпечение.

(75) Германия също така призна наличието на краткосрочни заеми и потвърди, че от 2013 г. насам DB Treasury е отпуснало следните неизплатени краткосрочни заеми на DB Cargo:

Таблица 8

Неизплатени краткосрочни заеми (положението към 24 юни 2020 г.)

	Номинален размер (в евро)	Остатъчна стойност към 20.3.2020 г. (в евро)	Дата на подписване	Начална дата	Крайна дата	Лихвен процент
1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
4	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
6	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
7	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: решение за откриване на процедурата.

2.3.4. *Частично поемане от BEV на възнагражденията на държавните служители, наети от DB Cargo („мярка 4“)*

(76) Мярка 4 се отнася до частичното поемане от държавата на възнагражденията на служителите на железниците (т.е. държавни служители, които преди това са работели в националната железопътна компания Deutsche Bundesbahn, преди тя да бъде преобразувана в търговско дружество и да се превърне в DB AG), осигурени от BEV за попълване на работната сила на DB Cargo.

(77) Като част от процеса на либерализация на германския железопътен сектор ([36]), който включваше трансформацията на германските национални железници в дружество, учредено като *Aktiengesellschaften*, считано от 1994 г. (вж. съображения 11 и 15), Германия създаде и финансира със свои собствени ресурси федерален железопътен фонд (*Bundeseisenbahnvermögen*, BEV). Една от целите на фонда беше да се поемат служителите на железниците, наети преди това от Deutsche Bundesbahn, и да се подпомогне да бъдат разпределени в DB AG (и в крайна сметка в дъщерни дружества на групата DB, като например DB Cargo), доколкото не са назначени другаде. BEV е официален работодател на служителите на железниците, като също така отговаря за изплащането на пенсиите на пенсионираните служители и управлява фонда за здравно осигуряване на служителите на железниците. С оглед на факта, че съгласно закона държавните служители не могат да бъдат разпределени да работят в частно предприятие без конкретно правно основание, разпределянето на служителите на железниците от страна на BEV е възможно благодарение на въвеждането на член 143, буква а), точка 1) — с който се създава правно основание за системата за разпределяне — в Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Основен закон на Федерална република Германия). Освен това се установява, че BEV разпределя служители на железниците в частни предприятия, например конкуренти на DB AG, както и в някои държавни агенции. Тези разпределения са с ограничен мащаб и са основани изключително на член 29 от Bundesbeamtengesetz (федерален Закон за държавните служители, BBG) ([37]), съгласно който се изисква съгласието на съответния служител.

(78) Процесът на трансформация на германските железници беше организиран посредством акт за учредяването на Deutsche Bahn AG (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz*, DBGrG), в който, наред с другото, се определят отношенията между BEV и DB AG. Правилото за разпределяне на служителите на железниците от BEV в DB AG е предвидено в член 12 от DBGrG. Съгласно член 12, параграфи 3 и 3 от DBGrG служителите на железниците, разпределени в DB AG, запазват правния си статут на държавни служители. Член 12 от DBGrG се допълва от членове 21 и 23 от DBGrG, които пораждат задължение за DB AG да възстанови на BEV разходите за разпределените работници съгласно „als-ob-Kosten-Prinzip“ („принципа за поемане на разходите, като да са наети нови служители“). В съответствие с член 21, параграф 1 от DBGrG DB AG „извършва плащания към BEV за служителите, назначени в дружеството в съответствие с член 12, параграфи 2 и 3 от DBGrG, като размерът им се равнява на разходите, които понася или е длъжно да заплати за работата на съпоставими, новоназначени от дружеството работници, включително дяловете на служителите в законоустановените схеми за социално осигуряване и допълнително пенсионно осигуряване по професионални схеми“ ([38]).

(79) Детайлите във връзка със системата за възстановяване на разходи са регламентирани в споразумение, сключено между BEV и DB AG въз основа на член 21, параграф 8 от DBGrG. Подлежащите на възстановяване разходи се изчисляват поотделно за всеки индивидуален служител, сумират се и се възстановяват на BEV на месечна основа. Освен това DB AG плаща на BEV разходи за управление на персонала, които се изчисляват пропорционално. Съгласно член 13 от DBGrG BEV разполага с правомощия да проверява дали разпределените служители на железниците са правилно класифицирани в съответната група на заплащане, която в голяма степен определя подлежащите на възстановяване разходи. Освен това годишният отчет за възстановяването на разходи за персонала се изготвя и сертифицира от независим одитор.

(80) Разпределянето се извършва към DB AG като група, а не към някое от дъщерните му дружества. В съответствие с това възстановяването на разходите за назначените в DB AG служители се извършва от DB AG на BEV. DB Cargo не извършва плащания на разходи за персонала директно към BEV.

([36]) Считано от 1991 г., Съюзът разработи законодателство за отваряне на железниците за конкуренция с цел да им се помогне да си възвърнат модалното разпределение от автомобилния и въздушния транспорт. Вследствие на последователните предложения на Комисията законодателят на Съюза прие четири законодателни пакета, известни като четирите железопътни пакета (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en?prefLang=bg). Счита се, че вторият железопътен пакет, съставен от различни актове, приети през 2004 г., е от решаващо значение за либерализацията на услугите за железопътни товарни превози чрез пълното отваряне на пазара на железопътни товарни превози за конкуренция. Що се отнася до сектора на железопътните товарни превози, като дата на пълната либерализация се приема 1 януари 2007 г., тъй като, считано от тази дата, по силата на Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj), лицензираните оператори на услуги за железопътни товарни превози получиха достъп при равни условия до инфраструктурата на всички държави членки с цел предлагане на всички видове услуги за железопътни товарни превози.

([37]) В съответствие с тази разпоредба държавните служители може, при съгласие от тяхна страна, временно да извършват дейност, съответстваща на техните задължения в държавен орган или в други органи, когато публичният интерес налага това.

([38]) Разпоредбите на член 21 от DBGrG не са променяни от 1994 г. насам по отношение на самото правило als-ob-Kosten. През май 2021 г. са извършени ограничени изменения на член 21 от DBGrG, съгласно които DB AG е длъжно да продължи да възстановява разходите за персонал, дори ако разпределен работник на железниците бъде съкратен вследствие на прилагането на мерки за рационализация.

(81) В случай че BEV разпредели служители на железниците в частни предприятия, различни от DB AG, BEV сключва споразумение със съответното железопътно предприятие за възстановяването на разходите за наемането на персонал. Разпоредбите на такива споразумения съответстват на разпоредбите на член 21 от DBGrG, като в тях се установява принципът „als-ob-Kosten“.

(82) Мярка 4 се отнася единствено до групата от служители на железниците, налична към момента на трансформацията на Deutsche Bundesbahn през 1994 г.; от 1993 г. насам не са назначавани нови служители на железниците. Следователно мярка 4 се отнася до постоянно намаляващата група служители, която се свива бързо с оглед на възрастовата си структура (над 60 % от въпросните служители ще се пенсионират преди 2032 г.). Към 2023 г. мярката е обхващала едва около 8 % от общата работна сила на DB Cargo.

2.4. **Основания за откриване на процедурата**

(83) В съответствие с предварителната оценка на Комисията, представена в решението за откриване на процедурата, четирите разследвани мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(84) Що се отнася до *СППЗ*, с оглед на неговия срок и липсата на какъвто и да е таван за покриването на загуби в това споразумение, както и на постоянните загуби от сключването на СППЗ насам, Комисията изрази съмнение дали продължаващото покритие на постоянните загуби на DB Cargo от страна на DB ML и DB AG без преценка дали СППЗ да се прекрати, за да се запази останалата част от капитала, не би могло да води до предоставяне на неправомерно и избирателно предимство на DB Cargo по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Предвид това съмнение Комисията поиска допълнителни разяснения на правната уредба и корпоративната структура, както и договорните споразумения в рамките на групата DB AG, по силата на които предприятието майка поема загубите на DB Cargo през годините. Освен това Комисията отбеляза, че СППЗ може да бъде приписано на германската държава, най-вече въз основа на факта, че германската държава притежава изцяло DB Cargo и неговото предприятие майка DB AG, което включва възможност за назначаване на членове в надзорните съвети на тези субекти, както и законоустановеното изискване за официално одобряване от акционера на споразумение за прехвърляне на печалбите и загубите. Комисията отчете факта, че DB AG и DB Cargo са учредени като *Aktiengesellschaften* съгласно частното право, което означава, че общите събрания на тези дружества по принцип не могат да отправят указания към техните съвети на директорите. Комисията също така отчете факта, че надзорният съвет на DB AG не е съставен от мнозинство от представители на правителството. В контекста на настоящия случай обаче, като се вземе предвид стратегическото значение на стопанската дейност за железопътни товарни превози за транспортната политика на федералното правителство, Комисията не би могла да изключи възможността държавата непряко да е повлияла на решенията на съвета на директорите чрез присъствието си в надзорния съвет на DB AG.

(85) Що се отнася до *ценообразуването на вътрешногруповите услуги*, Комисията отбеляза по-специално, че в съответствие с публикуваната от DB AG информация вътрешногруповите услуги за DB Cargo са били предоставяни безплатно или под пазарните цени, както и че Германия не е предоставила никакъв анализ или данни в подкрепа на своето твърдение, че тези услуги са били предоставяни в съответствие с принципа на сделката между несвързани лица. Комисията констатира, че при липсата на достатъчно елементи, които да показват, че вътрешногруповите услуги, предоставяни на DB Cargo въз основа на споразумения с DB AG, са били в съответствие с обичайните условия на пазара, не би могло да се изключи възможността тези услуги да са представлявали източник на предимство за DB Cargo по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Комисията прикани Германия да предостави допълнителна информация и доказателства относно вътрешногруповите услуги, предоставяни на DB Cargo, по-специално по отношение на условията на споразуменията за предоставяне на услуги на DB Cargo, разходната им основа и друга пазарна информация, свързана с ценообразуването. Освен това Комисията не би могла да изключи възможността мярка 2 да бъде приписана на германската държава. В това отношение Комисията отчете факта, че DB Cargo и неговото предприятие майка DB AG се притежават изцяло от германската държава, което включва възможност тя да взема самостоятелно всички решения на общото събрание на DB AG, както и факта, че решението на DB AG да предоставя вътрешногрупови услуги на своите дъщерни предприятия би могло да окаже значително въздействие върху бюджета на DB AG, а оттам и върху интересите на акционера.

(86) Що се отнася до *условията за финансиране на заети, отпуснати от DB Treasury,* Комисията отбеляза по-специално, че Германия не е представила доказателства в подкрепа на своето твърдение, че тези условия съответстват на пазарните условия, както и че е спазен принципът на сделката между несвързани лица. Комисията също така отбеляза, че в твърдението на Германия не е отчетен фактът, че DB Cargo се е ползвало от по-добър кредитен рейтинг поради наличието на СППЗ, докато в съответствие с приложимото секторно законодателство на Съюза заеми между правни субекти на вертикално интегрирано предприятие може да се отпускат само при отчитане на индивидуалния рисков профил на съответния субект. Освен това Комисията отчете липсата на каквото и да е обезпечение от страна на DB Cargo за всички неизплатени дългосрочни заеми.

(87) Въз основа на тези елементи Комисията установи, че не би могла да се изключи възможността DB Cargo евентуално да е получило предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС под формата на условия за финансиране от касата на DB, които не са съответствали на пазарните условия. Комисията прикани Германия и заинтересованите страни да предоставят допълнителна информация и доказателства, за да се установи дали заемите, отпуснати от DB Treasury на DB Cargo, са в съответствие с пазарните условия. Освен това Комисията не би могла да изключи възможността мярка 3 да бъде приписана на германската държава. В това отношение Комисията отчете факта, че DB Cargo и неговото предприятие майка DB AG се притежават изцяло от германската държава. Комисията прецени предварително, че организацията на услугите по предоставяне на финансиране и условията на ценообразуване биха могли да повлияят значително на бюджета на DB AG. Поради това не би могла да се изключи възможността решението как и при какви условия да се предоставя финансиране на дъщерните дружества, да е било от фундаментално значение за най-висшето ръководно ниво на групата DB, както и за нейния акционер — германската държава.

(88) Що се отнася до частичното покритие от BEV на възнагражденията на държавните служители, Комисията отбеляза, че Германия не е представила доказателства, които да показват, че разходите за наемането на държавните служители, които са се поемали от DB Cargo, действително съответстват на пазарните цени за персонал с подобна квалификация. Следователно Комисията не би могла да изключи възможността поемането от BEV на определени разходи за персонала, нает от DB Cargo, да представлява предимство за DB Cargo. Комисията прикани Германия и заинтересованите страни да предоставят допълнителна информация и доказателства за наличието на избирателно предимство във връзка с мярка 4. Освен това, що се отнася до вменяването на отговорност на държавата за мярка 4, Комисията констатира, че решението по отношение на субекта, който поема разходите за възнагражденията на държавните служители, разпределени в DB AG, е основано на законоустановена разпоредба в DBGrG, одобрена от федералния парламент, поради което мярката може да бъде приписана на държавата.

(89) В съответствие с предварителната оценка на Комисията четирите разглеждани мерки включват ресурси на Германия, тъй като тя притежава изцяло DB Cargo чрез DB AG, както и поради публичното финансиране на BEV. Комисията също така прецени предварително, че всички разглеждани мерки са могли да подобрят конкурентната позиция на DB Cargo и следователно са могли да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите членки.

(90) Що се отнася до съвместимостта с вътрешния пазар, Комисията не установи никаква основа за съвместимостта на разглежданите мерки и отбеляза, че Германия не е представила никакви доводи, които да подкрепят констатацията, че мерките са съвместими. Комисията прикани Германия и заинтересованите страни да представят становища и доказателства относно евентуалната съвместимост на разглежданите мерки.

3. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

3.1. **ERFA**

(91) В своя коментар от 19 септември 2022 г. ERFA обяснява, че европейският железопътен товарен превоз е изключително конкурентен и че през последните години частните конкуренти постоянно увеличават своя пазарен дял в Европа, като през 2020 г. той е достигнал 48 %. Според ERFA има вероятност той да нарасне още повече в бъдеще. ERFA посочва, че подкрепя Комисията в целта ѝ да гарантира, че конкуренцията на пазара на железопътните товарни превози не се нарушава от държавна помощ. В това отношение ERFA посочва, че загуби, които автоматично се поемат от холдинговите дружества, следва да се квалифицират като държавна помощ. ERFA подчертава значението на ясната структура на управление на държавните железопътни предприятия и посочва, че дълготрайните загуби на DB Cargo през последните години, които систематично се поемат от DB AG, пораждат впечатлението, че в този случай структура на управление не е ясна. Според ERFA несигурността в това отношение води до отпадане на необходимостта държавните железопътни предприятия да работят при обичайните условия на пазара, като по този начин се нарушава конкуренцията. Освен това ERFA призовава за прозрачност на разходите за услуги в случаите, в които държавно железопътно предприятие получава вътрешнофирмени услуги от холдингово дружество или от дружество сестра, или когато получава финансиране от холдингово дружество. По същество ERFA посочва, че всяко предоставено финансиране трябва да отразява обичайните условия на пазара за достъп до финансиране, за да се избегне кръстосано субсидиране, което би представлявало дискриминация спрямо конкурентите.

(92) ERFA също така посочва, че законосъобразната помощ, например помощта за ПТЕВ или за интермодалния транспорт, не трябва да се използва като средство за финансиране на държавни предприятия, които изпитват затруднения. ERFA също така посочва, че такава държавна помощ, предвидена да стимулира преминаването към други видове транспорт, трябва да отразява действителните оперативни разходи и да бъде с ограничен обхват, за да не е в пряка конкуренция с други пазарни сегменти, като например превозите с маршрутни влакове. ERFA посочва, че такава държавна помощ не трябва да се използва и за дъмпинг на цените, така че пазарът да се превземе от нови участници. ERFA посочва, че държавните предприятия, които получават публична подкрепа за определени дейности, като например ПТЕВ, следва да гарантират отделяне на сметките и на организацията от останалите дейности, особено тези, които се конкурират с частни и независими оператори. ERFA посочва, че прекомерната държавна помощ за дейности, в които доминират държавни железопътни предприятия, като например ПТЕВ, нарушава конкуренцията.

3.2. **Жалбоподателят**

(93) В своя коментар от 19 септември 2022 г. жалбоподателят приветства предварителната оценка на Комисията, че четирите разглеждани мерки биха могли да представляват държавна помощ и че има съмнение дали са съвместими. Жалбоподателят изразява съжаление, че Германия не е преустановила по ефективен начин изпълнението на тези мерки, както се изисква съгласно установената съдебна практика.

(94) Жалбоподателят посочва, че всички разглеждани мерки, изброени в съображение 14 от решението за откриване на процедурата, представляват държавна помощ.

(95) Първо, жалбоподателят посочва, че всички разглеждани мерки включват държавни ресурси. По-специално по отношение на мерки 1, 2 и 3 в жалбата се посочва, че Германия притежава изцяло DB AG и контролира гласовете, произтичащи от дяловете, поради което DB AG трябва да се счита за публично предприятие по смисъла на Директива 2006/111/ЕО на Комисията ([39]). В качеството си на единствен акционер, Германия е в състояние да насочва използването на ресурсите на DB AG, което е достатъчно за квалифицирането им като държавни ресурси. Освен това жалбоподателят посочва, че няма доказателства, че мерките се финансират със стопански печалби, генерирани в рамките на групата DB, както твърди Германия, и че във всеки случай това е без значение. По отношение на мярка 4 жалбоподателят посочва, че мярката е финансирана от BEV, което е държавен субект, а ресурсите му са държавни ресурси.

(96) Второ, жалбоподателят посочва, че разглежданите мерки могат да бъдат приписани на германската държава. Жалбоподателят отбелязва, че DB AG е публично предприятие и че дадена мярка може да бъде приписана на държавата, когато може да се счита, че публичните органи по един или друг начин са участвали в приемането на мярката. Жалбоподателят припомня, че приписването на определена мярка може да бъде изведено от набор от показатели, произтичащи от обстоятелствата по случая и от контекста, в който е предприета мярката, включително от показатели, от които става видно, че е малко вероятно приемането на мярката да е станало без участието на публични органи. Освен това жалбоподателят посочва:

a) по отношение на мярка 1: че германската държава изрично е насърчила DB AG да приеме СППЗ, тъй като е одобрила това споразумение в качеството си на единствен акционер на DB AG. Налице са преки доказателства за участието на държавата в това решение. СППЗ не би могло да породи ефект без одобрението на акционера на DB AG. Фактът, че, както твърди Германия, нейното одобрение представлява просто формалност, е без значение в светлината на съдебната практика ([40]). Независимо от начина, по който може да се упражняват правомощията на държавата като акционер, германското правителство е могло да блокира приемането на СППЗ, ако то не го е устройвало. Освен това прехвърлянето на печалбите и загубите се осъществява на годишна основа и се одобрява от надзорния съвет на DB AG, чието мнозинство отразява дяловото участие на държавата;

([39]) Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17 , ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) По аналогия вж. решение на Съда от 2 февруари 1988 г., *Kwekerij Gebroeders van der Kooy/Комисия*, дела 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, точки 34 и 36.

б) по отношение на мерки 2 и 3 жалбоподателят констатира, че макар тези мерки да не са приети пряко от държавата, какъвто е случаят със СППЗ, съществува набор от показатели, произтичащи от обстоятелствата по случая и от контекста, в който са предприети мерките, които показват участието на държавата или малката вероятност тя да не участва. Тези показатели, които са от значение и за оценката на вменяването на отговорност за мярка 1, са следните:

1) противно на твърденията на Германия, тя контролира DB Cargo и останалите дружества, принадлежащи към групата DB. Този контрол произтича от пълната собственост върху DB Cargo и се затвърждава от споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите в сила между DB Cargo и DB AG, съгласно което първото подчинява управлението на своето дружество на второто. Наличието на контрол също така се потвърждава от законоустановеното изискване германската държава да упражнява подходяща степен на влияние върху дружествата, в които има дялови участия, включително непряко, ако дяловото участие е от особено политическо или финансово значение за Германия ([41]);

2) противно на твърденията на Германия, тя контролира дейностите на DB AG, тъй като държавата определя половината от членовете на надзорния съвет на DB AG, а той на свой ред назначава съвета на директорите, с което се създава верига на влияние, отразяваща дяловото участие на държавата в размер на 100 % и нейното доминиращо влияние. Членовете на надзорния съвет са освободени от общото задължение за поверителност, приложимо в акционерните дружества, в докладите, които представят на държавата ([42]), и трябва да вземат предвид специалните интереси на Германия при изпълнението на своите задължения ([43]);

3) твърденията на Германия, че мерки 2 и 3 са решения, свързани със стопанското управление, в които акционерът на DB AG не участва (нито пряко чрез общото събрание, нито чрез надзорния съвет), не са убедителни, предвид потенциалното им финансово отражение върху бюджета на DB AG. В съответствие с разпоредбите на PCGK ([44]) сделките от фундаментално значение и други решения на управителния съвет със значително въздействие върху стопанските операции и върху положението на дружеството по отношение на активите, финансите или приходите изискват разрешението на надзорния съвет;

4) интересът на германската държава да получава дивиденти от групата DB показва, че държавата трябва да е участвала в мерки 2 и 3;

5) противно на твърденията на Германия, DB AG не е просто дружество съгласно частното право, което се ползва от най-високата степен на свобода и независимост от своите акционери. Напротив, съгласно съответните разпоредби на BHO и PCGK държавата е длъжна активно да упражнява своето влияние върху DB AG, за да гарантира публичния интерес. Освен това съгласно PCGK дружествата, в които германската държава притежава дял, са обхванати от няколко специфични задължения, които надхвърлят това, което би могло да се очаква от частно дружество (включително да действа по отговорен и етичен начин, да използва ресурсите на дружеството по икономичен и устойчив начин, да спазва законодателството на Съюза в областта на държавната помощ). Накрая, DB AG се ползва от постоянна и безусловна държавна подкрепа, поради което не извършва своите дейности при нормални условия на конкуренция с частните оператори, което представлява още един признак за влиянието на държавата;

в) по отношение на мярка 4 жалбоподателят посочва, че тя произтича от законоустановени разпоредби на DBGrG и поради това може да бъде приписана на държавата.

([41]) Член 65, параграф 1, точка 3 от Bundeshaushaltsordnung (федерални бюджетни разпоредби, BHO) и членове 15 и 19 от Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes (публичен кодекс за корпоративно управление, PCGK), стр. 34 и 35.

([42]) Член 394 от Aktiengesetz.

([43]) Член 65, параграф 1, точка 3 от BHO и членове 15 и 19 от PCGK.

([44]) Член 16 от PCGK.

(97) Трето, жалбоподателят посочва, че с разглежданите мерки се предоставя икономическо предимство на DB Cargo. По-специално жалбоподателят посочва:

а) по отношение на мярка 1: че Германия не е предоставила никаква уместна информация или доказателства, които да показват, че е действала в качеството си на акционер на DB AG, а не в качеството си на публичен орган, от което следва, че не се прилага принципът за оператор в условията на пазарна икономика (ОУПИ). В случай че Комисията установи, че този принцип се прилага, жалбоподателят посочва, че не са налице достатъчно елементи, които да показват, че частен оператор, който се намира във възможно най-близко положение до това на DB AG, действително би сключил СППЗ с дъщерно дружество като DB Cargo при въпросните условия. В това отношение жалбоподателят изтъква постоянните загуби, които DB Cargo е понасяло съгласно СППЗ в сила през периода 1999—2012 г., както и че, независимо от тези загуби, през 2012 г. е сключено, а след това през 2016 г. и 2018 г. автоматично е подновено ново СППЗ, което е представлявало безусловно споразумение без ограничения по отношение нито на обхвата, нито на сумите. Жалбоподателят също така отбелязва, че въз основа на наличните данни за пазара през 2012 г. и с оглед на годишното покритие на загубите не е имало перспективи за генериране на печалба. Накрая, жалбоподателят изтъква факта, че СППЗ е прието и е запазено в сила, въпреки че Германия е разполагала с необходимата свобода на преценка изобщо да не сключва такова споразумение и да го прекрати по всяко време. В допълнение жалбоподателят отбелязва, че с твърдението си в контекста на мярка 3, че DB AG и DB Cargo имат един и същ кредитен рейтинг благодарение на съществуването на СППЗ, Германия признава положителния ефект на СППЗ върху рейтинга на DB Cargo, а оттам и факта, че със СППЗ се предоставя предимство на DB Cargo;

б) по отношение на мярка 2: че твърдението на Германия, че вътрешногруповите услуги се предоставят при спазване на принципа на сделката между несвързани лица, не се подкрепя от никакви икономически анализи и всъщност се оборва от официално публикуваната информация;

в) по отношение на мярка 3: че твърдението на Германия, че отпуснатите заеми от DB Treasury на DB Cargo са основани на обичайните условия на пазара, не се подкрепя от никакви доказателства. Това твърдение всъщност се оборва от публично достъпните интегрирани доклади на DB AG, от които следва, че не се предвижда въпросните заеми да генерират каквато и да е печалба за DB AG. Освен това, благодарение на съществуването на СППЗ, рейтинговите агенции поставят DB Cargo в същите групи за кредитно качество, поради което то се ползва от изкуствено повишен кредитен рейтинг;

г) по отношение на мярка 4: че допълнителните разходи за DB Cargo, свързани с наемането на държавни служители в сравнение с разходите за служители от частния сектор, не представляват необичайно задължение за DB Cargo, което би могло да се компенсира от държавата, без това да представлява държавна помощ. Такива допълнителни разходи не представляват компенсация за разходите от предишна дерогация от общата система (двойна дерогация) и мярката не представлява компенсация за УОИИ в съответствие с критериите *Altmark*. По този начин с намесата на BEV се предоставя предимство на DB Cargo.

4. **МНЕНИЯ, ПРЕДСТАВЕНИ ОТ ГЕРМАНИЯ**

4.1. **Общи предварителни бележки**

(98) Германия посочва, че Комисията не е изпълнила задължението си за доказване, така че да покаже, че е налице помощ, и че не е посочила ясно съмненията си по отношение на съвместимостта на четирите разглеждани мерки с вътрешния пазар.

(99) Германия също така посочва, че динамиката на конкуренцията на германския пазар на железопътни товарни превози е достатъчна, за да обори твърдението на жалбоподателя, че пазарът се характеризира с нарушения на конкуренцията, произтичащи от предполагаемата намеса на държавата в полза на DB Cargo. Германия изтъква по-специално факта, че конкурентите на DB Cargo увеличават пазарния си дял в Германия с постоянен темп от 29 % през 2012 г. на 57 % през 2022 г. За разлика от това, в други държави членки пазарният дял на конкурентите е много по-малък: 54 % в Италия, 51 % в Швеция, 50 % в Полша, 32 % в Австрия, 31 % в Швейцария и 30 % в Белгия ([45]).

([45]) Предоставените от Германия данни са взети от 9-ия годишен доклад на IRG-Rail за мониторинг на пазара, 9-и годишен работен документ на IRG-Rail за мониторинг на пазара от април 2021 г.

(100) Германия посочва, че полага усилия да увеличи пазарния дял на железопътния транспорт от цялостното движение на стоки, по-специално с оглед да се постигне декарбонизация на транспорта. В тази връзка са предприети няколко хоризонтални мерки за подпомагане на предприятия за железопътни товарни превози. Според Германия откриването на официалната процедура поражда несигурност за целия сектор на железопътни товарни превози, което подкопава целите на декарбонизацията и екологичния преход.

4.1.1. *Становище относно разглежданите мерки*

(101) Германия посочва, че нито една от мерките, изброени в решението за откриване на процедурата, не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(102) По отношение на мерки 1—3 Германия посочва, че оценката в решението за откриване на процедурата не е в съответствие с концепцията за единна стопанска единица.

(103) Германия твърди, че всички дружества, които принадлежат към дадена група, трябва да се третират като едно предприятие за целите на прилагането на правилата на Съюза в областта на конкуренцията ([46]). Когато предприятието майка (в случая DB AG) упражнява контрол върху изцяло притежаваните от него дъщерни дружества (в случая DB Cargo) ([47]), цялата група трябва да бъде класифицирана като стопанска единица и следователно като едно предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС ([48]). В това отношение Германия се позовава и на освобождаването на споразумения, с които се ограничава конкуренцията между предприятия майки и дъщерни дружества, от прилагането на членове 101 и 102 от ДФЕС ([49]). Освен това Германия се позовава на определението за свързани предприятия в член 3, параграф 3, първа алинея от приложение I към Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията ([50]), както и на член 2, параграф 2 и съображение 4 от Регламент (ЕС) № 1407/2013 на Комисията ([51]).

(104) Освен това Германия твърди, че няма прецеденти в подкрепа на следвания от Комисията подход да разглежда изцяло вътрешногрупови сделки съгласно законодателството в областта на държавната помощ, както и че неправомерното кръстосано субсидиране в рамките на интегрирани железопътни предприятия в действителност се изключва от секторните нормативни изисквания на Съюза (по-специално Директива 2012/34/ЕС ([52]) и Директива (ЕС) 2016/2370 ([53])) и от транспонирането им в националното законодателство.

(105) Освен това Германия посочва, че доводът на Комисията е в разрез с принципа на неутралност, определен в член 345 от ДФЕС. Причината за това е, че частните предприятия са свободни да определят своите вътрешногрупови отношения от гледна точка на резултатите и не са длъжни да спазват ограниченията, посочени в решението за откриване на процедурата. Ако в бъдеще Комисията оценява всички вътрешногрупови споразумения и сделки (само) в случай на публични предприятия в светлината на законодателството в областта на държавната помощ и — какъвто е настоящият случай — при наличие на общо съмнение и задължение за обосновка, това би поставило публично притежаваните предприятия в значително неравностойно положение.

([46]) Например решение на Общия съд от 14 октомври 2004 г., T-137/02, *Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG/Комисия*, ECLI:EU:T:2004:304, точка 50.

([47]) Решение на Съда от 10 септември 2009 г., *Akzo Nobel и др./Комисия*, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Решение на Съда от 14 ноември 1984 г., *Intermills/Комисия*, дело 323/82, ECLI:EU:C:1984:345, точки 9 и сл.

([49]) Решение на Съда от 24 октомври 1996 г., *Viho/Комисия*, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, точка 16; решение на Съда от 16 октомври 2000 г., *Stora Kopparbergs Bergslags/Комисия*, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, точки 26 и сл.; решение на Съда от 25 октомври 1983 г., *AEG/Комисия*, дело 107/82, ECLI:EU:C:1983:293, точки 47 и сл.

([50]) Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с вътрешния пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Регламент (ЕС) № 1407/2013 на Комисията от 18 декември 2013 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта de minimis (ОВ L 352, 24.12.2013 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). Съображение 4 гласи, че „[п]редприятие по смисъла на правилата за конкуренцията, посочени в Договора, е всеки субект, упражняващ стопанска дейност, независимо от правния му статут и начина, по който той се финансира. Съдът на Европейския съюз е постановил, че всички субекти, които се контролират (де юре или де факто) от един и същи субект, следва да се разглеждат като едно и също предприятие“.

([52]) Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Директива (ЕС) 2016/2370 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2016 г. за изменение на Директива 2012/34/ЕС по отношение на отварянето на пазара на вътрешни услуги за железопътни пътнически превози и управлението на железопътната инфраструктура (ОВ L 352, 23.12.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. Компенсация за годишни загуби на DB Cargo по споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите (мярка 1)

(106) Германия посочва, че в мярка 1 не се използват държавни ресурси, тъй като загубите на DB Cargo се покриват от стопанските печалби, генерирани в рамките на групата DB. За класифицирането като държавни ресурси на частни средства, каквито са стопанските печалби на групата DB, трябва да се докаже, че тези средства постоянно са под публичен контрол и следователно са на разположение на компетентните национални органи ([54]). В тази връзка Германия се позовава и на решението на Съда ([55]) относно Решение (ЕС) 2016/1208 на Комисията ([56]).

(107) Освен това Германия е на мнение, че решението за покриване на загубите на DB Cargo не може да бъде приписано на държавата, въпреки че държавата е взела участие в сключването на СППЗ посредством съответните гласувания в общото събрание, които са позволили сключването на СППЗ. Според Германия в настоящия случай не са изпълнени критериите, които се използват за вменяване на отговорност на държавата. В тази връзка Германия доразвива своите доводи, описани в съображение 65 от решението за откриване на процедурата:

а) DB AG е учредено съгласно частното право като акционерно дружество (*Aktiengesellschaft*) — форма на стопанска организация, която дава на ръководството (и на надзорния съвет) свобода и независимост от указания от акционерите (общото събрание няма възможност да отправя указания към членовете на съвета на директорите или членовете на надзорния съвет). В съответствие с това държавата не контролира решения за управлението на DB AG, които се вземат от съвета на директорите. Съветът на директорите не включва никакви представители на правителството. Освен това сред 20-те членове на надзорния съвет се включват едва няколко представители на правителството (трима членове както понастоящем, така и при сключването на СППЗ). В допълнение, в съвета на директорите на DB Cargo също няма представители на правителството, а в надзорния съвет на DB Cargo има само двама представители на правителството (един от Федералното министерство на цифровите технологии и транспорта и един от Федералното министерство на икономическите работи и действията в областта на климата). Единственият акционер на DB Cargo в общото събрание е DB AG;

б) сключването на такива споразумения, регламентирани от *Aktiengesetz*, е обичайна практика в корпоративните групи, учредени съгласно частното право. DB AG е следвало стандартна за корпорациите практика;

в) макар че Германия приема, че представителите на федералното правителство в общото събрание на DB AG са дали своето съгласие за сключването на СППЗ с DB Cargo, Германия посочва, че това не обосновава приписването на решението на държавата. С одобряването на сключването на СППЗ на общото събрание представителят на федералното правителство е действал единствено в ролята си на акционер съгласно AktG, по същия начин, по който законът се прилага за частните корпорации (член 293 от AktG). Освен това съгласието на държавата с дадена мярка не може само по себе си да доведе до приписване на отговорност. В противен случай всяко одобрение на правна сделка от страна на държавата би означавало, че сделката става „държавна“ мярка. Отговорност на държавата може да бъде приписана само ако публичните органи са участвали активно в приемането на мярката или са я наложили;

г) според Германия аргументът, че не всички мерки, предприети от публично предприятие в полза на дъщерно дружество, могат да бъдат приписани на държавата, е потвърден от Комисията в делото относно *Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário* (EMEF) ([57]). Въпросното дело се отнася, наред с другото, до вливания на капитал, гаранции, вътрешногрупови заеми и договори за доставки и услуги между португалските държавни железници Comboios de Portugal (CP) и изцяло притежаваното от тях дъщерно дружество EMEF;

([54]) Решения на Съда от 10 декември 2020 г., C-160/19 P, *Commune di Milano/Комисия*, ECLI:EU:C:2020:1012, точка 30 и от 28 март 2019 г., *Германия/Комисия*, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, точка 58.

([55]) Решение на Съда от 2 март 2021 г., *Комисия/Италия и др.*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Решение (ЕС) 2016/1208 на Комисията от 23 декември 2015 г. относно държавна помощ, приведена в действие от Италия в полза на банка Tercas (Дело SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN) (OB L 203, 28.7.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Решение (ЕС) 2021/2182 на Комисията от 6 март 2020 г., SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) — Мерки, приведени в действие в полза на Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) (OB L 444, 10.12.2021 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

д) освен това приписването на отговорност на държавата въз основа на резолюцията на общото събрание би изисквало държавата да е в състояние да предотврати приемането на мярката, като не я одобри ([58]), но случаят не е такъв. DB AG е могло да прехвърля печалби и загуби дори при липсата на СППЗ. Печалбите е могло да бъдат прехвърляни на DB AG въз основа на обикновено решение на акционерите от страна на DB Cargo. Загубите на DB Cargo са могли по всяко време да се компенсират от DB AG с допълнително вливане на капитал, например чрез вноски в капиталовия резерв. Такива мерки от страна на DB AG не биха включвали участие на държавата, а биха представлявали изцяло вътрешногрупови мерки. Това важи с още по-голяма сила за индивидуалните компенсации на загуби въз основа на СППЗ. Причината за това е, че те са се извършвали без никакво участие на държавата. Те са се извършвали автоматично в съответствие с правните изисквания на член 302 от AktG и независимо от каквито и да е индивидуални решения;

е) правното задължение, посочено в член 65, параграф 2, във връзка с член 65, параграф 3 от Наредбата за федералния бюджет (*Bundeshaushaltsordnung* — BHO) (вж. съображение […]), въз основа на което държавата е трябвало да се съгласи със сключването на СППЗ, не указва, че мярката трябва да бъде приписана на държавата, тъй като разпоредбите на BHO се отнасят до „промяна във влиянието на федералното правителство“ (*Änderung des Einflusses des Bundes*) и следователно се отнасят единствено до елемента на споразумението, свързан с управлението, но не и до елемента, свързан с автоматичното прехвърляне на печалбите и загубите. В този контекст Германия също така обяснява, че макар споразуменията за управление и споразуменията за прехвърляне на печалбите и загубите често да се съчетават в едно споразумение, както е в случая с DB Cargo, те представляват два отделни вида споразумения. Във всеки случай изискването не представлява правно обвързващо и самостоятелно изискване, съгласно което държавното предприятие, в случая DB AG, трябва да получи одобрение от държавата;

ж) начинът, по който държавата осъществява надзор по отношение на DB AG, не отговаря на степента на надзор на публични органи по отношение на DB AG, което би било от значение като показател за вменяване на отговорност на държавата. Нито един от публичните органи не разполага с правомощия за административен надзор по отношение на управлението на DB AG и неговите дъщерни дружества, и по-специално:

а) дейността на Федералната служба по железниците (*Eisenbahn-Bundesamt* — EBA) се отнася до специфични задачи по одобряване на планирането, одобряване на превозните средства и задачи, свързани с безопасността. Освен това дейностите на EBA обхващат и частните железопътни дружества;

б) дейността на Федералната мрежова агенция („Bundesnetzagentur“ — BNetzA) в качеството ѝ на компетентен регулаторен орган е да следи спазването на регулаторните изисквания за железниците от страна на федералните и нефедералните дружества за железопътна инфраструктура;

в) дейностите на Федералната сметна палата („Bundesrechnungshof“) се отнасят до федералното правителство и неговото бюджетно и икономическо управление (включително действията му в случай на дялови участия на федералното правителство в дружества, учредени съгласно частното право);

г) Федералното министерство на цифровите технологии и транспорта не упражнява административен надзор по отношение на „стопанското управление“ на DB AG и неговите дъщерни дружества. Министерството насочва и е отговорно за работата на специализирания отдел, който отговаря за транспортната политика в рамките на федералното правителство. Федералното правителство действа в качеството си на акционер чрез управлението на дяловите участия на Федералното министерство на цифровите технологии и транспорта. Това включва упражняването на правата и задълженията като (частен) акционер;

д) в качеството си на законодателен орган Бундестагът не упражнява административен контрол по отношение на DB AG. Неговият мониторинг е насочен към действията на федералното правителство и работата на неговите комисии.

(108) Освен това „стратегическото значение“ на дейността в областта на железопътните товарни превози за „транспортната политика“ не обосновава заключение за приписване на отговорност на държавата, тъй като сключването на СППЗ не е послужило за изпълнението на цели на политиката или за прилагането на закон. Икономическото значение на СППЗ също не може да обоснове такова заключение.

(109) Накрая, ако на DB AG, в качеството му на държавно предприятие, не бъде позволено да използва инструмент, който частните дружества също използват широко, това би представлявало дискриминация спрямо публичните дружества в сравнение с частните дружества и би било в разрез с принципа на неутралност, заложен в член 345 от ДФЕС.

([58]) Решение на Съда от 2 февруари 1988 г., *Van der Kooy и др./Комисия*, C-67/85, C-68/85 и C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, точка 36.

(110) В допълнение Германия посочва, че СППЗ не включва икономическо предимство.

(111) СППЗ са често срещан структурен елемент в групите. Сключването на СППЗ и изпълнението им представляват обичайно поведение на пазара. СППЗ са обичайно средство, което групите от дружества, и по-специално частните дружества, в Германия използват за установяването на *Vertragskonzern* ([59]). Според Германия СППЗ редовно се използват от дружества, включени в германския борсов индекс (*Deutscher Aktienindex* — DAX). Официалните статистически данни за корпоративния данък също показват, че СППЗ са често срещани и се използват широко в Германия. Според официалната статистика за данъчния период през 2017 г. почти 50 % от общия размер на приходите от корпоративен данък се плащат от групи ([60]). Освен това Германия изтъква данъчните ефекти от СППЗ (вж. съображение 43).

(112) Освен това Германия изтъква повторно, че икономическите ефекти от СППЗ, т.е. прехвърлянето на печалбите и загубите, биха могли да се постигнат и без СППЗ.

(113) В допълнение Германия посочва годишното финансово планиране (средносрочните планове са част от въпросното планиране) в рамките на групата DB. Очакваните резултати на DB AG за дружествата в групата са определени като част от кръговете на планиране. Конкретните очаквания за рентабилност на DB AG по отношение на дружествата в групата — а следователно и по отношение на DB Cargo — могат да се разглеждат например по следния начин:

а) DB AG определя целева стойност за възвръщаемост на всички нови инвестиции от дружествата в групата над капиталовите разходи на пазара;

б) нивото на възнагражденията на членовете на съвета на директорите на дружествата в групата зависи от резултатите на съответното дружество. Тези резултати включват ефективността както в краткосрочен, така и в дългосрочен план;

в) ако дружествата в групата не постигнат целите за възвръщаемост, очаквани от DB AG, последното може да използва тази възможност, за да замени лицата, заемащи висши ръководни позиции;

г) изпълнението на тази стратегия е възможно именно благодарение на елемента на управление в СППЗ.

(114) Германия също така твърди, че предполагаемият пропуск да прекрати СППЗ не представлява помощ, тъй като липсата на прекратяване не представлява действие и следователно не е налице „реално приложена мярка“ ([61]). Поради тази причина оценката дали СППЗ представлява помощ, трябва да бъде основана на сключването на СППЗ.

(115) С оглед на очакванията за значително подобряване на положението от гледна точка на печалбите Германия твърди, че частен акционер, който действа в свой дългосрочен интерес, също би приел реализираните междувременно загуби на DB Cargo. Германия посочва предишно дело, в което Комисията не е установила наличие на икономическо предимство за съответното дружество при многогодишно компенсиране на загуби от неговото предприятие майка въз основа на СППЗ ([62]).

(116) Освен това трябва да се отчете фактът, че в миналото групата DB е осъществявала вливания на капитал в DB Cargo или е получавала печалби от DB Cargo. Частен акционер, който вече е инвестирал в дадено дружество, ще извърши своята оценка на риска по различен начин в сравнение с инвеститор без съществуващо дялово участие. Поради това при прилагането на принципа за оператор в условията на пазарна икономика трябва да се отчете фактът, че предприятието майка преди това е вземало икономически решения, свързани с DB Cargo.

([59]) Във *Vertragskonzern*, което означава основана на споразумения група, споразумението за управление служи за установяване на правото на контролиращото дружество да отправя указания към контролираното дружество.

([60]) Групи (*Organschaften*) съгласно определението в германското данъчно законодателство.

([61]) Вж. решение на Съда от 6 юни 2012 г., *EDF/Комисия*, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, точка 83.

([62]) Решение (ЕС) 2015/506 на Комисията от 20 февруари 2014 година относно мерките, приведени в действие от Германия по отношение на летище Berlin-Schönefeld GmbH и някои авиокомпании — SA.15376 (C 27/2007, ex NN 29/2007) (ОВ L 89, 1.4.2015 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Освен това според Германия частен оператор също би компенсирал загубите на DB Cargo. Причина за това е, че прогнозите за резултатите, посочени в средносрочните планове, във всеки случай позволяват да се очаква DB Cargo да възстанови своята рентабилност в средносрочен до дългосрочен план (вж. съображение 55). Прогнозите винаги са се основавали на валидни и надеждни оценки на развитието на пазара и стопанското развитие (вж. съображение 55). Освен това само през 2006 г., 2007 г. и 2008 г. DB Cargo е генерирало печалби от над половин милиард евро, които е прехвърлило на DB AG.

(118) Според Германия са налице няколко причини, поради които икономическото положение все още не се е подобрило в съответствие с очакванията, като въпросните причини, наред с другото, са:

а) противно на първоначалните очаквания на DB Cargo и на външните експерти, от 2010 г. насам ръстът на пазара на железопътни товарни превози е значително по-нисък в сравнение с предишното десетилетие;

б) същевременно развитието на пазара се оказа значително по-нестабилно;

в) през първото десетилетие на 21-ви век структурният ефект на товарите се засили още повече. В резултат на това в продуктовия микс постепенно намаля делът на клиентите от отраслите, представляващи традиционен източник на приходи за железопътния товарен превоз (въглища, руда, минерално масло, стомана);

г) същевременно през същия период се увеличи значително факторната себестойност на DB Cargo, не на последно място поради категоричните искания за увеличение на заплатите от страна на синдикалните организации;

д) в допълнение към породените от конкуренцията загуби на обем DB Cargo също така загуби или не успя да се сдобие с определени количества поръчки, тъй като качеството на производството не беше достатъчно добро;

(119) освен това през последните години DB Cargo стартира многобройни програми за постигане на устойчиво подобряване на рентабилността (някои от тези програми са посочени в съображение 57).

(120) Германия също така посочва, че принципно не е от значение фактът, че очакванията за печалбите в средносрочните планове не са се оправдали в рамките на съответния период или в съответния обхват, тъй като единственият решаващ фактор за принципа за оператор в условията на пазарна икономика е предварителната оценка въз основа на наличната информация и предвидимите развития към момента, в който е приета въпросната мярка.

(121) Що се отнася до предварителните анализи на рентабилността, Германия посочва, че е необичайно да се изготвя анализ на рентабилността или финансово-икономически план във връзка със СППЗ. Вместо това постоянните процеси на координация между DB AG и DB Cargo имат за цел да гарантират рентабилна стопанска дейност.

(122) В допълнение Германия посочва, че от съдебната практика по делото EDF не произтича изискване за анализи на рентабилността или за финансово-икономически планове, тъй като i) делото EDF е свързано с вливане на капитал и ii) в него се повдига въпросът дали приетата мярка произтича от качеството на акционер на държавата ([63]).

(123) Освен това по време на официалното разследване Германия предостави два икономически доклада относно съответствието на СППЗ с поведението на частен пазарен оператор. Докладите, представени на 8 юни 2023 г. („първият доклад на E.CA“) и на 28 август 2023 г. („вторият доклад на E.CA“), бяха изготвени от независимото консултантско дружество в сферата на икономиката E.CA Economics. И двата доклада са от гледна точка на предварителен анализ, макар че са изготвени за целите на процедурата след периода от време, обхванат от разследването.

([63]) Вж. решение на Съда от 6 юни 2012 г., *EDF/Комисия*, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, точка 81.

(124) Първият доклад на E.CA се състои от качествена оценка на доказателствата, предоставени от Германия по време на разследването. В него се припомнят i) повсеместното разпространение на СППЗ, ii) предимствата на такива споразумения (контрол, фискално обединение), iii) наличието на финансово планиране, обхващащо цялата група, което включва целеви стойности за изпълнението за DB Cargo, iv) средносрочните планове като инструмент за планиране, който показва очакваните печалби (включително подробно описание на съдържанието на плановете), v) примери за причините за отклоненията между планираните печалби и действителните понесени загуби, както и vi) посочване на потенциалните загуби в съпоставителен сценарий (прави се препратка към загубите от напускането на пазара в случай на прекратяване на стопанската дейност за ПТЕВ). Като цяло в доклада се заключава, че предоставените от Германия доказателства по време на разследването показват, че DB Cargo е действало по начин, по който би действал оператор в условията на пазарна икономика.

(125) Вторият доклад на E.CA съдържа:

а) последваща количествена оценка за периода от 2017 г. до пандемията от COVID-19. Оценката е основана на съпоставително сравнение от гледна точка на предварителен анализ от 2017 г., при което оценката на DB Cargo в средносрочен план (2018—2022 г.) се съпоставя с алтернативен сценарий, включващ закриване на реализиращия загуби сегмент на ПТЕВ. Допусканията в алтернативния сценарий са основани на проучването ПТЕВ. За целите на проверката финансовите данни от средносрочния план от 2017 г. и от сценария за напускане на пазара, моделиран в проучването ПТЕВ, бяха преобразувани в парични потоци;

б) за периода от пандемичната 2020 година до изготвянето на плана за трансформация (вж. съображения 175 и сл.) докладът съдържа качествен анализ на съответствието на поведението на DB AG и DB Cargo (в контекста на променящите се пазарни условия) с поведението на частен пазарен оператор в подобна ситуация.

(126) За сравнението между базовия сценарий (средносрочния план от 2017 г.) и съпоставителния сценарий (напускане на сегмента на ПТЕВ) бяха използвани свободните парични потоци на предприятието (FCFF) на DB AG след данъчно облагане. Признатите данъчни ефекти са основани на получената ЕВТ в съответствие с МСФО и са обхванати от допускането, че загуби в размер на 50 % могат да бъдат признати като пренасяне на данъчна загуба при данъчна ставка от 30 % и положителни резултати поради пренасянето на данъчна загуба с ефективна данъчна ставка от приблизително 12 % през съответната финансова година. Що се отнася до съпоставителния сценарий, основан на проучването ПТЕВ, тъй като проучването беше възложено през 2019 г., сценарият трябваше да бъде изтеглен с две години напред, т.е. 2017 г. Освен това, тъй като проучването ПТЕВ беше основано на нетни печалби, финансовото отражение беше преобразувано във FCFF.

(127) За да се съпоставят двата сценария, паричните потоци бяха сконтирани за 2017 г. посредством ставка на WACC от 6,0 % след данъчно облагане (видно от консолидирания годишен доклад на DB от 2017 г.), както е посочено в таблица 9: съпоставяне.

Таблица 9

Съпоставяне на финансовите резултати на базовия сценарий и алтернативния сценарий (във FCFF)

(в млн. евро)

	2018—2022 г.	От 2023 г. нататък	От 2018 г. нататък
Базов сценарий	[...]	[...]	[...]
Алтернативен сценарий	[...]	[...]	[...]
Делта	[...]	[...]	[...]
WACC	[...]		
Темп на растеж	[...]		

Източник: втори доклад на E.CA, представен от Германия.

(128) Въз основа на резултата от съпоставянето в доклада се заключава, че поведението на DB AG и DB Cargo по отношение на продължаването на ПТЕВ в съответствие със средносрочното планиране и при допусканията на алтернативния сценарий може да бъде счетено за съответстващо на поведението на частен пазарен оператор в подобна ситуация. Докладът също така включва четири сценария за чувствителност: i) промяна на момента на обръщане на тенденцията в базовия сценарий, ii) намаляване на икономиите от обхвата между ПТЕВ и другите сегменти, iii) намаляване на очакваното увеличение на цените, както и iv) промяна в периода на стаж на персонала, който трябва да бъде съкратен. Алтернативният сценарий не е икономически по-благоприятен от базовия сценарий в нито един от сценариите за чувствителност.

(129) Що се отнася до качествената оценка на периода на (и след) пандемията от COVID-19 (т.е. периода с начало 2020 г.), в доклада се припомнят промените в ръководството и стратегията на DB Cargo през 2020 г. (стратегията за растеж „Силни товарни превози“). В него се припомня също, че стратегията е неуспешна. Освен това в доклада се обяснява, че не е започната сериозна стратегическа промяна в посоката, макар в средносрочния си план от 2021 г. DB Cargo вече да е допускало с вероятност над 70 % следните ключови рискове: i) спад на търсенето, свързано със спазване на изискванията за точност, ii) спад на търсенето поради увеличаване на недостига на полупроводници във връзка с пандемията, и iii) възникване на дългосрочни ефекти от стачките върху лоялността на клиентите, първоначално през 2021 г. В доклада обаче се изтъква, че такова поведение е в съответствие с това, което би направил частен пазарен оператор в подобна ситуация, поради високата степен на несигурност при планирането, при което ръководството е реагирало на отрицателното стопанско развитие през 2022 г., като е възложило изготвяне на плана за трансформация.

(130) Германия също така представи доводи по отношение на причините, поради които DB Cargo не е намалило размера на сегмента на ПТЕВ, а е разчитало на допълнителна държавна помощ за дейностите по ПТЕВ. Според Германия в коалиционното споразумение на германското правителство (*Koalitionsvertrag*) от 2018 г. изрично се посочват амбициите за цялостно укрепване на конкурентоспособността на железопътните товарни превози в сравнение с автомобилния транспорт и насърчаване на жизнеспособността на превозите на товари с единични вагони. Освен това фактическото развитие показва, че очакването за увеличаване на държавната подкрепа за ПТЕВ е било обосновано, тъй като през 2023 г. Германия е взела решение да въведе специфична схема за държавна помощ за ПТЕВ ([64]).

4.1.1.2. Ценообразуване на вътрешногрупови услуги („мярка 2“)

(131) Германия изтъква, че мярка 2 не е определена ясно, тъй като понятието „вътрешногрупови услуги“ е двусмислено, доколкото би могло да включва всички вътрешногрупови услуги, предоставяни в рамките на групата DB, включително на и от други дружества, различни от DB Cargo.

(132) Поради същите причини, посочени в съображение 106, Германия твърди, че не се използват държавни ресурси, тъй като предоставянето на вътрешногрупови услуги е вътрешен процес в рамките на DB AG и се финансира със собствени стопански ресурси на DB AG.

(133) Освен това решението за създаване и извършване на услугите не може да бъде приписано на държавата. В създаването на услугите не са участвали представители на държавата, тъй като това е било организационно действие на съвета на директорите на DB AG, изцяло вътрешно за дружеството.

(134) В допълнение Германия посочва, че в конкретните решения по извършването на вътрешногруповите услуги не участват представители на държавата. В тази връзка трябва също така да бъде направено разграничение между функциите за предоставяне на услуги и груповите функции:

a) в групата DB, в зависимост от финансовия обем на въпросното споразумение, решенията се вземат единствено на компетентните нива в йерархията на съответните дружества (което включва определянето на условията). Поради това споразуменията за вътрешногрупови услуги са основани на решенията на ръководството. Акционерът на DB AG не участва в тези решения нито пряко чрез общото събрание, нито чрез надзорния съвет;

([64]) Одобрена с Решение C(2024) 3488 final на Комисията от 21 май 2024 г. по дело SA.108800 (2024/N) — Подкрепа за железопътния товарен превоз (влакове за превози на товари с единични вагони и с група вагони) (ОВ C, C/2024/3976, 25.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

б) що се отнася до изпълнението на груповите функции, от самото начало не са налице споразумения за нивото на обслужване. Следователно няма и конкретен свързващ фактор, който налага участието на представители на държавата в които и да било решения на дружеството по отношение на изпълнението на груповите функции. Липсата на съответни споразумения за нивото на обслужване служи за изясняване на естеството на груповите функции. Те са насочени предимно към управлението на групата, а не към дружествата в групата.

(135) Освен това Германия изтъква аргументите, посочени в съображение 107, по отношение на приписването на отговорност за мярка 1, като допълнителен довод защо мярка 2 не може да бъде приписана на държавата.

(136) Германия също така посочва, че предоставянето на вътрешногруповите услуги не облагодетелства икономически DB Cargo. Тъй като Германия прави разграничение между функциите за предоставяне на услуги и груповите функции, тя също така представя отделни доводи защо не е налице икономическо предимство. Като предварителна бележка обаче Германия обяснява, че установяването и изпълнението на функции за предоставяне на услуги и групови функции представляват обичайно поведение на пазара. Централизирането на тези функции на равнището на холдинга поражда значителни полезни взаимодействия, повишава качеството на процесите и подпомага единното корпоративно управление.

(137) Що се отнася до конкретните условия за изпълнението на функциите за предоставяне на услуги и груповите функции в рамките на групата DB за DB Cargo, Германия посочва следното:

а) функциите за предоставяне на услуги се фактурират на дружествата в групата въз основа на споразумения за нивото на обслужване при пазарни условия. Що се отнася до функциите за предоставяне на услуги, в интегрирания си доклад групата DB поема изричен ангажимент да действа в съответствие с принципа на сделката между несвързани лица при справедливи пазарни условия. Нищо в интегрирания доклад на DB не сочи, че DB AG предоставя услуги при условия, различни от пазарните. Освен това с оглед на големия брой сделки на практика не би било възможно или най-малкото би било непропорционално, при липсата на доказателства за непазарно ценообразуване да се обясни подробно съответствието с пазара на всички отделни отношения, свързани с предоставяне на вътрешногрупови услуги;

б) по отношение на груповите функции Германия обяснява, че следва да бъде направено разграничение, тъй като груповите функции до голяма степен обслужват единствено групата. В този смисъл с груповите функции не се предоставят никакви услуги на дружествата в групата. Доколкото обаче с някои от груповите функции се обслужват и дружества в групата, групата не налага отделно ценообразуване спрямо дружествата в групата. Всички икономии на разходите на дружествата в групата обаче се включват в очакванията за печалба на групата за всяко дружество.

4.1.1.3. Изгодни условия за финансиране на заеми от DB Treasury („мярка 3“)

(138) По отношение на мярка 3 Германия посочва, че поради същите причини, посочени в съображение 85, при предоставянето на заеми на DB Cargo от касата на DB AG не се използват държавни ресурси.

(139) Освен това според Германия решението за създаване на касата на DB AG и индивидуалните решения за предоставяне на отделните заеми не могат да бъдат приписани на държавата, тъй като:

а) в създаването на касата на DB AG не са участвали представители на държавата. Напротив, това е било организационно действие на съвета на директорите на DB AG, изцяло вътрешно за дружеството. Създаването и управлението на централна каса е задача на ръководството;

б) не е имало участие на държавни служители и в индивидуалните решения за заемите, предоставени от касата на DB AG. В съответствие с правилата на групата DB единствено ръководителят на финансите и касата във финансовия отдел на DB AG взема решенията за вътрешногрупови заеми.

(140) Освен това Германия изтъква аргументите, посочени в съображение 107, по отношение на приписването на отговорност на държавата за мярка 1, като допълнителен довод защо нито създаването на касата на DB AG, нито решенията за отделните заеми не могат да бъдат приписани на държавата.

(141) Германия също така твърди, че отпускането на отделните заеми на DB Cargo от касата на DB AG не води до предоставяне на икономическо предимство на DB Cargo поради следните причини:

а) създаването на касов център съответства на нормалното пазарно поведение на групите. Касови центрове се използват например от почти всички дружества в сферата на промишлеността и търговията, включени в германския борсов индекс DAX. Специфичната структура на касата на DB AG също е нормална за пазара. Други групи също обединяват в касов център на централно равнище например възможностите за краткосрочни кредитни линии, които могат да бъдат изтеглени като част от концентрацията на парични средства и/или като фиксирано краткосрочно отпускане на заеми, както и предоставянето на дългосрочни заеми на дружествата в групата;

б) конкретните условия на споразуменията за заеми, сключени между DB AG и DB Cargo, са определени съгласно принципа на сделката между несвързани лица и зависят от пазара, падежа и риска. По-специално:

1) зависимостта от пазара означава, че лихвените проценти, договорени на капиталовия пазар към съответния момент, представляват основата за изчисляването на лихвените проценти. Текущите лихвени проценти се получават от доставчици на информационни услуги, като например Refinitiv или Bloomberg;

2) зависимостта от падежа означава, че с помощта на кривата на доходността (например крива за суапове в евро) всяко изплащане се включва в изчисляването на среднопретегления лихвен процент при лихвения процент през съответния период;

3) зависимостта от риска означава, че се прави разграничение между премиите върху лихвените проценти на кривата на доходността в зависимост от кредитоспособността. Като цяло премиите се определят на месечна основа и след сериозни движения на пазара и произтичат от „кредитните криви“ (т.е. условията за финансиране на дружества с идентичен рейтинг) на доставчиците на информационни услуги.

(142) Що се отнася до рисковата премия, премията за кредитоспособност за инфраструктурните дружества от групата DB по същество съответства на кредитните маржове на DB AG на паричния и капиталовия пазар (т.е. като се взема под внимание и собствеността на федералното правителство). Кредитните маржове за неинфраструктурни корпорации са по-високи, като отразяват основана на коефициент кредитна оценка и кредитните маржове, посочени на капиталовия пазар. Например само инфраструктурният сектор се ползва от повишаване на рейтинга поради собствеността на държавата (т. нар. „правителствено увеличение“).

(143) DB Cargo не се ползва от това повишаване на кредитния рейтинг. В най-добрия случай ценообразуването му се определя съгласно неговия „самостоятелен кредитен профил“ (SACP, Standard &Poor's) или „базова кредитна оценка“ (BCA, Moody's), при които структурата на собствеността е без значение. Както е обичайно в групите, дружествата се групират в класове според своята кредитоспособност. Ако е налице СППЗ, дружествата се разпределят в класа на кредитоспособност съгласно SACP или BCA на групата. При наличие на СППЗ банките също така вземат под внимание кредитоспособността на предприятието майка в кредитната си оценка.

(144) Фактът, че заемите на DB Cargo не са обезпечени, е в съответствие с обичайните пазарни практики. В този случай DB AG, в качеството си на акционер, действа едновременно като доставчик на собствен капитал и като заемодател. Обезпечаването на заемите би осигурило на DB AG единствено формална, но не и допълнителна материална сигурност. Всяка значима продажба на активи би изисквала предварителното одобрение на DB AG.

(145) Друг аспект, който е аргумент срещу обезпечаването в рамките на групите, се отнася до позицията на акционерните заеми в случай на несъстоятелност, тъй като акционерните заеми са второстепенни спрямо всички други категории вземания, т.е. те са на последно място дори в групата на подчинените вземания.

(146) Освен това при прилагането на принципа за оператор в условията на пазарна икономика трябва да се отчете фактът, че заемът представлява сделка между две дружества, принадлежащи към една и съща група, както и че поради това са налице конкретни стратегически съображения и синергични ефекти.

4.1.1.4. Частично поемане от BEV на възнагражденията на държавните служители, наети от DB Cargo („мярка 4“)

(147) Представената от Германия информация по отношение на мярка 4 е насочена към условието за избирателно предимство.

(148) Германия посочва, че от самото началото целта на мярка 4 е била DB AG, което е частно дружество, да бъде облекчено от тежестта, свързана с разходите за персонал, произтичащи от специфичната структура и нивото на възнаграждение на държавните служители. Германия също така посочва, че в резултат на прилагането на принципа „als-ob-Kosten“, посочен в член 21, параграф 1 и член 23 от DBGrG, DB AG плаща на BEV разходи, съответстващи на разходите, които DB AG би понесло, ако наеме своите служители на пазара на труда, вместо в него да бъдат разпределени държавни служители. Германия посочва, че DB Cargo е извършило навреме всички плащания към DB AG за работниците, разпределени в това дружество ([65]), и представя няколко примера за практическото прилагане на принципа „als-ob-Kosten“ в рамките на DB Cargo, както и доклади на независим одитор относно разходите, понесени от DB AG, които показват, че нивото на разходите за договорно нает работник при конкретно професионално положение (възраст, квалификации, група на заплащане) съответства на нивото на разходите, които трябва да бъдат възстановени на BEV за разпределените държавни служители в подобно професионално положение ([66]).

(149) Германия също така посочва, че мярката е ограничена от гледна точка както на времето, така и на обхвата, както и че се прилага към все по-малка група работници, и заключава, че мярката не представлява държавна помощ, защото не облекчава DB Cargo от разходи, които предприятията обичайно трябва да поемат. Напротив, мярката облекчава DB Cargo от прекомерните разходи, които останалите частни железопътни предприятия не са длъжни да поемат. Това се потвърждава от факта, че държавните служители, наети от BEV, са командировани не само в DB AG, но и в други предприятия, конкуриращи се с дъщерните дружества на DB AG. При това положение BEV поема разходите над пазарната цена за командированите служители въз основа на индивидуално споразумение, включващо принципа „als-ob-Kosten“.

(150) Накрая, Германия посочва, че режимът за персонала, приет от Германия след трансформацията на германските железници, също така е в съответствие с принципа за оператор в условията на пазарна икономика. Федералното правителство е действало по същия начин, по който би действал оператор в условията на пазарна икономика, като е създало схема, в рамките на която обучените държавни служители на железниците, които биват съкратени, се предлагат за назначаване на пазара по пазарни цени. Схемата е позволила на държавата да споделя тежестта, свързана с възнагражденията и пенсиите на тези висококвалифицирани работници, и да ограничи натиска върху държавните активи (в случая федералния бюджет).

(151) При условията на евентуалност Германия посочва, че мярка 4 е съществуваща помощ и че тя във всеки случай е съвместима с вътрешния пазар.

4.1.1.5. Разглежданите мерки като *съществуваща помощ*

(152) С писма от 17 май и 26 септември 2023 г. Германия посочва алтернативен довод, според който, ако посочените в решението за откриване на процедурата мерки в крайна сметка бъдат счетени за държавна помощ, те следва да бъдат квалифицирани като съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ([67]) („Процедурния регламент“).

([65]) Тези плащания са извършвани към DB AG, което впоследствие е прехвърляло средствата на BEV. Както поясняват германските органи, персоналът е разпределен в DB AG, което действа като посредник. В съответствие с това възстановяването на разходите за назначените в DB AG служители се извършва от DB AG на BEV и DB Cargo не извършва плащания на разходи за персонала директно към BEV (вж. съображение 80).

([66]) Информация, предоставена от Германия на 23 октомври 2023 г.

([67]) Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Германия твърди, че този довод се прилага по-специално към СППЗ. За прилагането на концепцията за „изменение на съществуваща помощ“ в контекста на член 1, буква б), точка v) от Процедурния регламент следва да се приложи принципът за предимство на съдържанието спрямо формата, което означава, че само пространни промени по съдържанието на съществуваща мярка биха могли да доведат до квалифицирането ѝ като нова помощ. В тази връзка като се позовава на практиката на надзорния орган на ЕАСТ ([68]) и на Комисията ([69]), Германия посочва, че от 1999 г. насам е налице непрекъсната верига от идентични споразумения за прехвърляне на печалбите и загубите, която обвързва DB AG с DB Cargo пряко или непряко — чрез едно или две допълнителни дъщерни дружества (DB ML и Railion ([70])). Германия добавя, че принципи за разпределяне на печалбите и загубите, сходни със залегналите в основата на СППЗ, са се прилагали още през периода от 1994 г., т.е. от създаването на DB AG, до 1999 г., когато различни стопански единици на DB AG са били учредени като отделни дъщерни дружества и са били обвързани с предприятието майка със споразуменията, предвиждащи прехвърляне на печалбите и загубите.

(154) Според Германия техническите корекции, извършени по СППЗ през 2012 г. и 2016 г. в контекста на реорганизацията на групата DB, не са повлияли на съдържанието на това споразумение и поради това те не са от значение съгласно член 108, параграф 1 от ДФЕС. Това важи с още по-голяма сила, защото всички дружества, участвали в реорганизацията, са били контролирани изцяло от DB AG и следователно са били част от едно и също предприятие.

(155) Германия също така посочва, че изключението, предвидено в член 1, буква б), точка v), второ изречение от Процедурния регламент ([71]), не е приложимо в настоящия случай по две причини. Първо, основният елемент на СППЗ, т.е. покриването на загубите на DB Cargo от предприятието майка, е бил налице още от 1994 г. насам, като се приема, че това изключение не се прилага с обратно действие към ситуации, съществували преди влизането в сила на посочения регламент през 1999 г. ([72]) Второ, Германия посочва, че това изключение не може да надхвърли разпоредбите на член 108 от ДФЕС и да породи допълнителни категории на случаи, представляващи „нова помощ“. В този смисъл е съмнително дали член 1, буква б), точка v), второ изречение от Процедурния регламент изобщо е съвместим с първичното законодателство. Също така Германия посочва, че съдебната практика би ограничила това изключение само до случаите, в които е могло да се предвиди, че след либерализацията на пазара мярката ще се превърне в помощ. Освен това разпоредбата би се прилагала само в случаите, когато дадена дейност се отваря за конкуренция съгласно правото на Съюза на конкретна крайна дата, която може да бъде определена предварително. Поради това тя не би се прилагала към либерализацията на пазара на товарни превози, където голям брой различни мерки на национално и европейско равнище са допринасяли за отварянето на пазара за дълъг период от време (от 2003 г. до 2007 г.).

(156) Според Германия класифицирането на СППЗ като съществуваща помощ би означавало, че Комисията следва да закрие официалната процедура по разследване. Тъй като СППЗ е индивидуална помощ, а не схема, Комисията не би била в позиция да предлага и да изпълнява подходящи мерки съгласно глава VI от Процедурния регламент, с която се урежда процедурата по отношение на схемите за съществуваща помощ.

([68]) Надзорен орган на ЕАСТ, Решение № 082/23/COL от 31 май 2023 г. за откриване на официална процедура по разследване във връзка с договори за ЗОУ, свързани с услуги за железопътен превоз на пътници в Норвегия, точки 182 и сл. и точки 250 и сл.

([69]) Германия се позовава по-специално на решения на Комисията от 20 октомври 2014 г. по дело SA.30481 — Неправомерна държавна помощ, предоставена в полза на Agence France-Press (AFP) (ОВ C 20, 19.1.2018 г., стр. 1); от 24 април 2007 г. по дело SA.18957 — Финансиране на телевизионни оператори, предоставящи обществени услуги, съображение 196 (ОВ C 185, 8.8.2007 г., стр. 1); от 27 февруари 2008 г. по дело SA.21395 — Финансиране на VRT, съображение 118 (ОВ C 143, 10.6.2008 г., стр. 1).

([70]) Германия обяснява, че Railion е създадено като инструмент за отваряне на DB Cargo към партньорските железници в Европа.

([71]) Съгласно член 1, буква б), точка v) от Процедурния регламент „съществуваща помощ“ означава помощ, която се счита за съществуваща помощ поради това, че може да се установи, че в момента на въвеждането ѝ в действие не е представлявала помощ и впоследствие е станала помощ поради еволюцията на вътрешния пазар и без да е била изменяна от държавата членка. Когато определени мерки са станали помощ след либерализирането на дадена дейност от правото на Съюза, такива мерки не се считат за съществуваща помощ след датата, определена за либерализиране.

([72]) Германия се позовава на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Становище относно мненията на заинтересованите страни*

4.1.2.1. Становище на Германия относно мненията на ERFA

(157) Германия посочва, че становището на ERFA представлява потвърждение, че германският сектор на железопътните товарни превози е изключително конкурентен и че през последните години частните конкуренти постоянно увеличават своя пазарен дял. Това становище оборва твърденията на жалбоподателя, свързани с антиконкурентните ефекти на разглежданите мерки. Германия добавя, че от член 345 от ДФЕС, който забранява дискриминацията срещу предприятия въз основа на критерия за собственост (публични спрямо частни), следва, че прилагането на правилата за държавна помощ не може да доведе до фактическа забрана на инструментите за организиране на вътрешногруповите отношения (споразумения за прехвърляне на печалбите и загубите, предоставяне на вътрешногрупови услуги или заеми), която би се прилагала само за публичните предприятия.

4.1.2.2. Становище на Германия относно мненията на жалбоподателя

(158) Германия следва структурата на становището на жалбоподателя и по отношение на условието за *използване на държавни ресурси* посочва, че мерки 1—3 включват използването на стопанските приходи на групата DB, които не представляват държавни ресурси. Квалифицирането като държавни ресурси на стопанските приходи на търговско предприятие, учредено съгласно частното право, не може да бъде основано единствено на позицията на държавата като акционер. Вместо това трябва да се докаже, че чрез упражняването на доминиращо влияние държавата е в позиция да контролира използването на средствата ([73]). Германия изтъква повторно своя довод, основан на член 345 от ДФЕС (вж. съображение 105).

(159) Що се отнася до приписването на отговорност на държавата, Германия признава, че създаването на СППЗ е било одобрено от представител на федералното правителство в общото събрание на DB AG. Съгласието на държавата за дадена мярка обаче не е достатъчно, за да се припише отговорност съгласно член 107 от ДФЕС ([74]), тъй като съгласно съдебната практика трябва да се покаже, че публичните органи са участвали активно в приемането на мярката или че са наложили мярката на предприятието, или са го инструктирали да действа по определен начин ([75]). Освен това не може да се припише отговорност въз основа на одобряването от надзорния съвет на годишните и консолидираните годишни отчети на DB AG предвид факта, че i) такова одобряване не предполага никакво споразумение за компенсиране на загубите и ii) представителите на правителството в надзорния съвет са твърде малко, за да повлияят ефективно на решенията на този орган.

(160) По отношение на мерки 2 и 3 Германия повтаря, че приписването на тези мерки на държавата не може да се основава единствено на факта, че дяловото участие на държавата в DB AG е 100 %. Германия посочва, че в приемането на тези мерки не е участвал представител на държавата. По-специално съгласно устава на DB AG и правилника за дейността на надзорния съвет на DB AG мерки като посочените мерки 2 и 3 не се нуждаят от одобрение и в действителност не са били одобрени от надзорния съвет.

(161) Германия добавя, че приписването на отговорност за мерки 2 и 3 не може да бъде изведено от факторите, посочени от жалбоподателя. Първо, предполагаемият изцяло финансов интерес на германската държава да получава дивиденти от групата DB, не представлява признак, че държавата е участвала в двете мерки. Финансовият интерес на акционера никога не е бил посочван в съдебната практика като критерий от значение за вменяването на отговорност, което е правилно, защото противното би означавало, че всяко решение, което се взема от корпоративните органи, би могло да се припише на държавата, тъй като всяко решение може да окаже въздействие върху финансовия интерес на акционера.

([73]) Решения на Съда от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, от 29 април 2004 г., *Гърция/Комисия*, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239 и от 8 май 2003 г., *Италия и SIM 2 Multimedia/Комисия*, C-328/00 и C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Решение на Съда от 2 март 2021 г., *Комисия/Италия и др.*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154 и решение на Общия съд от 15 декември 2021 г., *Oltchim/Комисия*, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Решение на Съда от 13 септември 2017 г., *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, точка 20 и решение на Общия съд от 22 септември 2021 г., *DEI/Комисия*, T-639/14 RENV, T-352/15 и T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Освен това Германия се позовава на Решение (ЕС) 2021/2182.

(162) Освен това Германия посочва, че приписването на отговорност за мерки 2 и 3 не може да бъде изведено и от разпоредбите на член 65 от BHO или от тези на PCGK, тъй като тези закони просто допълват законоустановените разпоредби, свързани с управлението и надзора на дружествата с федерално дялово участие, и не пораждат изисквания за одобряване на операции, които надхвърлят общите правила на дружественото право.

(163) Накрая, Германия счита, че останалите фактори за вменяване на отговорност, на които се позовава жалбоподателят, не са от значение или са непонятни.

(164) По отношение на условието за предоставяне на предимство Германия посочва, че Комисията е тази, която трябва да докаже дали са изпълнени условията за прилагане на принципа на частния инвеститор, действащ в условията на пазарна икономика. Ако Комисията не разполага с необходимите доказателства, за да установи дали частен инвеститор би предприел въпросните мерки, държавата членка не следва да понася никакви неблагоприятни последици ([76]). Държавата членка трябва да покаже, въз основа на обективни и проверими доказателства, че е предприела въпросната мярка в качеството си на акционер, а не на публичен орган, само в случаите, в които се оспорва приложимостта на принципа за оператор в условията на пазарна икономика.

(165) Освен това Германия твърди, че жалбоподателят се позовава на съдебна практика, свързана с вливания на капитал — операции, за които понякога и в частния сектор се извършват анализи на рентабилността или се изготвят финансово-икономически планове. За разлика от това, a priori не се извършват и няма смисъл от анализи на рентабилността в случай на инструменти като СППЗ, които представляват неутрален, структурен елемент от групата. Поради това фактът, че не е извършен анализ на рентабилността преди приемането на СППЗ, не е от значение за оценката дали поведението на държавата съответства на поведението на частен пазарен оператор. Накрая, Германия отбелязва, че е предоставила на Комисията съответните средносрочни планове, които са били в сила към момента на настъпване на разглежданите факти и които включват задълбочени анализи как ще се развива рентабилността на DB Cargo през следващите години.

(166) По-специално по отношение на мярка 1 Германия счита, че жалбоподателят погрешно насочва своите мнения към факта, че СППЗ е подновено през 2012 г. въпреки постоянните загуби и предполагаемата липса на перспективи за печалби. По този начин жалбоподателят не взема под внимание, че: i) от 2006 г. до 2008 г. DB Cargo е прехвърлило на DB AG печалби в размер на 500 милиона евро; ii) загубите през 2009 г. представляват пряк резултат от финансовата криза и през следващите години DB Cargo е успяло да ги ограничи (2010 г.: -148 милиона евро, 2011 г.: -100 милиона евро, 2012 г.: -31 милиона евро); iii) СППЗ от 2012 г. е сключено при очаквано възвръщане на доходността, каквито са били очакванията и в средносрочните планове; iv) СППЗ не трябва да се разглежда изолирано, а като инструмент, който позволява да се постигне фискално обединение, чрез което загубите на едно дъщерно дружество могат да се компенсират на равнището на цялата група.

(167) По отношение на мярка 2 Германия посочва своето становище във връзка с двусмислеността на концепцията за „вътрешногрупови услуги“, като повтаря доводите, посочени в становището ѝ относно решението за откриване на процедурата и свързани с разликите между функциите за предоставяне на услуги и груповите функции, както и тяхното ценообразуване.

(168) По отношение на мярка 3 Германия заявява, че твърденията на жалбоподателя са неверни. Германия твърди, че споразуменията за заеми между DB AG и DB Cargo са сключени при пазарни условия и в тази връзка повтаря доводите, посочени в становището ѝ по решението за откриване на процедурата. Освен това Германия е на мнение, че фактът, че DB Cargo е държавно предприятие, не влияе на условията на заемите, за които то е сключило споразумения.

(169) По отношение на мярка 4 Германия повтаря доводите във връзка с прилагането на принципа „als-ob-Kosten“, посочени в съображенията ѝ относно решението за откриване на процедурата. Освен това Германия твърди, че настоящият случай е различен от разгледания в дело C-211/15 P *Orange, France Télécom/Комисия*. По-специално, за разлика от DB AG в настоящия случай, France Télécom е плащало по-ниски социалноосигурителни вноски от своите конкуренти.

([76]) Германия се позовава на заключението на генералния адвокат Kokott по дело *Commune di Milano/Комисия*, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, точка 98.

(170) Германия също така оспорва доводите на жалбоподателя във връзка с процесуалните въпроси. Германия твърди, че не е нужно да се спира прилагането на четирите оспорвани мерки, тъй като те не включват държавна помощ. В условията на евентуалност Германия твърди, че мерките представляват съществуваща помощ и повтаря доводите, представени в тази връзка с писмата ѝ от 17 май и 26 септември 2023 г.

4.1.3. *Съвместимост с вътрешния пазар*

(171) Германия посочва, че разглежданите мерки не представляват държавна помощ и следователно не възниква въпросът дали са съвместими. В условията на евентуалност Германия твърди, че четирите оспорвани мерки представляват съществуваща помощ и че всички въпроси, свързани с тяхната съвместимост, следва да бъдат разгледани в контекста на рамката, определена в глава VI от Процедурния регламент.

(172) Като второстепенен аргумент се посочва, че Германия и DB AG/DB Cargo са взели решение DB Cargo да бъде обхванато от план за икономическа трансформация, който според Германия същевременно отговаря на изискванията за план за преструктуриране по смисъла на Насоките на Комисията за оздравяване и преструктуриране ([77]) („Насоките за оздравяване и преструктуриране“).

4.1.4. *Планът за преструктуриране на DB Cargo*

4.1.4.1. Описание на плана за преструктуриране и на подкрепящата помощ за преструктуриране

(173) През юли 2022 г. управителният съвет на DB Cargo AG и управителният съвет на DB AG взеха решение да стартират процеса, който в крайна сметка доведе до плана за трансформация, като наеха консултантско дружество, което да разработи стратегия за трансформация на трите бизнес сегмента на DB Cargo (превози с маршрутни влакове, превози на товари с единични вагони и комбиниран превоз), така че за период от три години дружеството да успее да стъпи на здрава икономическа основа. През септември 2022 г. управителният съвет на DB Cargo AG и управителният съвет на DB AG избраха дружеството Roland Berger за консултант, който да разработи стратегията за трансформация. Инициирането на плана за трансформация от страна на DB Cargo беше необходим отговор на значителните предизвикателства, пред които е изправено дружеството.

(174) На 30 октомври 2023 г. и посредством различни актуализации след това Германия представи този план, чието изпълнение вече беше в ход, на Комисията в контекста на настоящата процедура, за да бъде оценен като план за преструктуриране по смисъла на Насоките за оздравяване и преструктуриране.

4.1.4.1.1. План за преструктуриране на DB Cargo

4.1.4.1.1.1. Преглед на плана за трансформация на DB Cargo

(175) Германия обяснява, че планът за трансформация на DB Cargo има за цел да се укрепи позицията на DB Cargo в дългосрочен план, за да може то да допринася в необходимата степен за постигането на корпоративните цели на DB AG. Планът за действие е изготвен в съответствие с мотото „Европа се нуждае от силен доставчик на железопътно логистично осигуряване. За климата и за устойчива икономика“. По този начин Германия очаква DB Cargo да допринесе значително за увеличаването на модалния дял на железопътния транспорт на германския и на европейския пазар на превози, като същевременно подобри собствената си икономическа устойчивост.

(176) Германия обяснява, че за да постигне рентабилност и да стане конкурентоспособно, DB Cargo ще трансформира модела на стопанската си дейност. Трансформацията е наложителна, тъй като е видно, че изключително сложната съвместна производствена система не е в състояние да реагира гъвкаво на изискванията на клиентите в рамките на настоящата инфраструктура. Резултатът е спадаща производителност и значителна допълнителна финансова тежест, които оказват драстичен ефект върху печалбите. Германия също така посочва, че DB Cargo трябва да се трансформира, за да бъде отново рентабилно и конкурентоспособно. Тя обяснява, че за да може DB Cargo да реагира по-бързо на тези предизвикателства и на исканията на клиентите, то ще адаптира модела на стопанската си дейност, в резултат на което ще възникнат по-малки и по-тясно насочени области на стопанска дейност. Това адаптиране е основано на стопански сектори/групи клиенти. В този контекст в сегмента на превозите на товари с единични вагони ще продължи да се осъществява тесен обмен на услуги с всички такива стопански сектори/групи клиенти.

([77]) Съобщение на Комисията — Насоки за държавна помощ за оздравяване и преструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение (ОВ C 249, 31.7.2014 г., стр. 1).

(177) Германия посочва, че тези по-тясно насочени области на стопанска дейност ще разполагат с всеобхватна автономия, отговорност и с всички ресурси за извършваната в тях стопанска дейност. Очаква се този начин на работа драстично да понижи сложността на производствения модел, което следва значително да намали разходите и да подобри конкурентоспособността.

(178) Германия посочва, че в областта на железопътното логистично осигуряване понастоящем DB Cargo системно предлага на своите клиенти специфични за отрасъла услуги във веригите на доставки на клиентите си, за да укрепи пазарното си присъствие като доставчик на железопътни логистични услуги. Това са логистични решения, които по същество включват железопътна услуга и я допълват с допълнителни модули (например автомобилен транспорт, складиране и други индивидуални логистични услуги).

(179) С оглед на настоящата обща рамка областта на превозите с единични вагони, която е ключов компонент на днешния железопътен товарен превоз в Германия и в Европа, не може да се обслужва на изцяло търговска основа като мрежа, осигуряваща пълно покритие. В резултат на това и с изпълнението на плана за трансформация на DB Cargo Германия очаква превозите с единични вагони да се развият допълнително като насочена към доставките, стандартизирана и устойчива мрежа от гъвкави варианти за товарни превози, като се отчита финансирането, предвидено във федералния бюджет за 2024 г., и се очаква този сегмент да бъде организиран по значително по-разходоефективен начин. Освен това Германия посочва, че в средносрочен и дългосрочен план ефикасността на системата също така ще се повиши благодарение на новите технологии, като например цифровото автоматично прикачване (DAC).

(180) Германия също така обяснява, че комбинираният превоз е пазарът на бъдещето в железопътния товарен превоз. Тя посочва, че за да може DB Cargo да предлага конкурентна услуга, то също така възнамерява да приложи структурни мерки в бъдеще.

(181) В допълнение Германия обяснява, че като част от своя план за трансформация, DB Cargo ще инвестира в модерни многосистемни локомотиви и в нови технологии в областта на мотрисите. С оглед на постигнатия напредък в сферата на цифровизацията и автоматизацията Германия очаква, че DB Cargo ще бъде в състояние да осъществява определени процеси в железопътния транспорт, а именно композирането на влакове и почистването и поддръжката на мотрисите, много по-бързо и ефективно, като по този начин ще повиши своята конкурентоспособност.

(182) Германия посочва, че с модерното транспортно оборудване, което отговаря на изискванията на клиентите, DB Cargo има за цел да бъде в състояние да се интегрира по-добре в логистичните вериги на клиентите. Поради това Германия обяснява, че DB Cargo работи интензивно за развиването на своите товарни мотриси.

(183) Германия обяснява, че като се съсредоточава върху цифровизацията, оптимизирането на разходите и устойчивостта, DB Cargo цели да се възстанови от сегашните си затруднения и да обезпечи бъдещето си като водещ участник на европейския пазар на железопътни товарни превози. Поради това Германия посочва, че със стратегическите инициативи, посочени в плана за трансформация, се осигурява ясен път към възстановяване на жизнеспособността чрез стабилност и растеж в дългосрочен план.

4.1.4.1.1.2. Мерки в плана за преструктуриране на DB Cargo

(184) Германия обяснява, че DB Cargo е започнало да изпълнява план за преструктуриране, който се характеризира с радикални промени в рамките на производствената система, премахване на взаимовръзките между сегментите, мерки за оптимизиране на портфолиото, сътрудничество с партньори вместо операции в рамките на дружеството и коригирани на фундаментално равнище изисквания по отношение на ресурсите.

(185) По-нататък Германия посочва, че отделните мерки в плана за преструктуриране са разработени конкретно за всеки отделен сегмент — превози с единични вагони, превози с маршрутни влакове и съответните части на сегмента за комбиниран превоз, обхващащи морски комбиниран превоз, континентален комбиниран превоз и услуги за превозвачи. Освен това са разработени допълнителни всеобхватни мерки за преструктуриране, насочени към европейските дъщерни дружества, както и към структурата на административните и на общопроизводствените разходи и към контролната кула ([78]).

([78]) За описание на контролната кула на DB Cargo вж. съображения 237 и сл.

(186) В този контекст Германия обяснява, че DB Cargo е извършило изискваните по закон преговори за съвместяване на интересите с представителите на работниците и служителите по отношение на намаляването на разходите за персонала, които продължават да надхвърлят 100 милиона евро годишно след приетите междувременно увеличения на заплатите. На 2 октомври 2024 г. комитетът за съвместяване на интересите постигна съвместен резултат и се съгласи работната сила да бъде намалена с 4 582 служители на пълно работно време (около 25 % от работната сила) до 31 декември 2026 г. в сравнение с декември 2023 г., както и с още 361 служители на пълно работно време до декември 2029 г., като намаляването възлиза общо на 4 943 служители на пълно работно време (около 27 % от работната сила). Германия също така посочва, че първоначално DB Cargo се е съсредоточило върху комбинирания превоз, административните и общопроизводствените разходи и общите разходи на контролната кула и обяснява, че в съответствие с мерките на плана за преструктуриране на DB Cargo, описани в следващите раздели, дружеството ще се съсредоточи допълнително върху превозите с единични вагони и с маршрутни влакове, включително с последици, изразяващи се в намаляване на работната сила.

Таблица 10

Резултати на комитета за съвместяване на интересите, 2 октомври 2024 г.: Намаляване на ЕПРВ на DB Cargo AG

ЕПРВ	край на 2023 г.	край на 2024 г.	край на 2025 г.	край на 2026 г.	край на 2027 г.	край на 2028 г.	край на 2029 г.
Оперативен персонал (машинисти, служители, управляващи маневрени локомотиви, и др.)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Поддръжка	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Общопроизводствени разходи, вкл. на контролната кула	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Административни непреки разходи (вкл. ИТ)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
DB Cargo AG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 29.

4.1.4.1.1.3. Мерки в плана за преструктуриране по отношение на сегмента на превозите с единични вагони

(187) Германия обяснява, че осъществяваните от DB Cargo превози с единични вагони включват събиране и доставка на национално равнище на отделни вагони и групи от вагони от различни изпращачи. След събирането на вагоните те се обединяват във влакове за превоз на дълги разстояния чрез няколко етапа. Впоследствие влаковете за превоз на дълги разстояния трябва да бъдат разделени обратно на единични вагони или да бъдат поети от свързващи товарни влакове преди крайната доставка. Изключително сложният процес на обединяване изисква огромни инфраструктурни ресурси, както и ръчни операции и ръководен капацитет за планиране и диспечерски дейности.

(188) Освен това Германия посочва, че превозите с единични вагони се считат за по-устойчива алтернатива на вариантите за малки и средни пратки чрез автомобилен транспорт с камиони, с които са в пряка конкуренция. Необходимо е да се преструктурират производството и моделът на стопанска дейност на този сегмент, както и да има схеми за държавна помощ, за да се преодолее системното неблагоприятно положение по отношение на операциите за превози с единични вагони спрямо превозите с камиони и да се гарантират по-благоприятни за околната среда превози с железопътен вместо с автомобилен транспорт. Поради това Германия посочва, че планираните мерки в плана за преструктуриране на DB Cargo при превозите с единични вагони имат за цел да се изпълнят изискванията за жизнеспособност в дългосрочен план и да се повиши конкурентоспособността на този вид превози.

4.1.4.1.1.3.1. Мярка 1 на плана за преструктуриране: Оптимизиране на мрежата в сегмента на превозите с единични вагони посредством реорганизиране

(189) Германия обяснява, че общата цел на реорганизирането на мрежата в сегмента на превозите с единични вагони е: а) радикално опростяване и повишаване на надеждността на производството и б) последваща стандартизация на търговските оферти.

(190) По отношение на бъдещия производствен модел Германия посочва, че персоналът и оборудването ще бъдат насочени специално към сегмента на превозите с единични вагони, което представлява радикална промяна в сравнение със сегашното интегрирано производство във връзка с превозите с единични вагони, превозите с маршрутни влакове и комбинирания превоз. Германия очаква тази мярка за преструктуриране да доведе до повишена надеждност/устойчивост, да повиши качеството и да позволи икономии на разходите, които надхвърлят полезните взаимодействия от интегрираното производство, т.е. намаляване на таксите за отмяна и по-ефективно използване на ресурсите (например ще са необходими по-малък брой локомотиви). Освен това Германия посочва, че бъдещият проект на мрежата на DB Cargo ще бъде насочен към повишаване на честотата на пътуванията на дълги разстояния, консолидиране на по-късите връзки и осигуряване на възможност за по-гъвкаво маршрутизиране на вагоните, т.е. по-добро разпределение на постоянните разходи и намаляване на броя на дестинациите.

(191) Германия също така посочва, че търговските оферти ще бъдат стандартизирани в по-голяма степен, като се сведат до минимум индивидуалните искания, свързани с конкретни клиенти. Освен това Германия посочва, че се очаква отпадането на необходимостта от приоритизиране на конкретни клиенти да повиши производителността на съоръженията за маневриране и драстично да намали сложността на планирането и диспечерските дейности, т.е. да повиши ефикасността на общите разходи.

(192) Германия посочва, че се очаква преработената мрежа да започне да се използва засилено от 2025 г.

4.1.4.1.1.3.2. Мярка 2 на плана за преструктуриране: Мерки за цялостно оптимизиране на производството в сегмента на превозите с единични вагони

(193) Германия посочва, че за да се намалят разходите по операциите с единични вагони, наред с проектирането на мрежата на DB Cargo в плана за преструктуриране се предвиждат две мерки за всеобхватно оптимизиране на производството:

а) преразглеждане на настоящите услуги за подаване и разпределение за единични вагони, т.е. нерентабилните понастоящем услуги ще бъдат реорганизирани, намалени или премахнати. Германия посочва, че мярката вече е в процес на изпълнение, като първите ефекти се очакват в най-скоро време;

б) икономии на разходите за енергия чрез използване на локомотиви с двоен режим на работа вместо захранваните с дизелово гориво алтернативи, чийто разход на гориво е по-голям. Германия посочва, че се очаква положителните ефекти от тази мярка да настъпят от 2026 г. нататък.

4.1.4.1.1.3.3. Мярка 3 на плана за преструктуриране: Мерки за подобряване на качеството и коригиране на базовите цени в сегмента на превозите с единични вагони

(194) Германия посочва, че тези подобрения в производствения модел ще доведат до подобрения на качеството на услугата за клиентите (например до повишаване на надеждността/устойчивостта). В съответствие с тези подобрения на качеството Германия обяснява, че DB Cargo договаря корекции на цените с цел i) по-добро покритие на настоящото увеличение на транспортните разходи и ii) по-добро отразяване на готовността на клиентите да плащат за услуги за превоз с единични вагони. Германия уточнява, че съответните корекции на цените ще представляват действителни увеличения на базовите цени, в допълнение към компенсациите на факторната себестойност, и ще влязат в сила още през 2024 г.

4.1.4.1.1.3.4. Ефекти от мерките на плана за преструктуриране в сегмента на превозите с единични вагони върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

Таблица 11

Ефекти от мерките на плана за преструктуриране в сегмента на превозите с единични вагони върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

		Ефекти върху EBIT (в млн. евро)				
Вид сегмент	Мярка за трансформация	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.
Превози с единични вагони	Оптимизиране на мрежата посредством реорганизиране	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Мерки за цялостно оптимизиране на производството с ефект върху превозите с единични вагони	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Подобряване на качеството и коригиране на базовите цени	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 30.

4.1.4.1.1.4. Мерки на плана за преструктуриране в сегмента на маршрутните влакове

(195) Германия обяснява, че превозите с маршрутни влакове се характеризират с осигуряване на преки връзки за обеми от странични коловози/места за натоварване до странични коловози/места за разтоварване без промени във влаковата композиция. В съответствие с това ключовият фактор за ефективност за маршрутните влакове е достатъчно доброто използване на капацитета при превозите на дълги разстояния. В сегмента на маршрутните влакове Германия посочва, че DB Cargo насочва своето внимание към широко покритие на мрежата с различни видове транспорт, включително по-сложни логистични решения. По-долу са описани основните мерки на плана за преструктуриране, насочени към сегмента на маршрутните влакове, като са съсредоточени върху прехода към осъществяване на дейност като доставчик на интелигентно логистично осигуряване.

4.1.4.1.1.4.1. Мярка 4 на плана за преструктуриране: Логистични решения и оптимизиране на портфолиото в сегмента на маршрутните влакове

(196) Германия посочва, че планът за преструктуриране на DB Cargo ще се съсредоточи върху интелигентните логистични решения по отношение на превозите с маршрутни влакове (например персонализирани решения или сложен/трансграничен трафик), като ще бъде извършен структуриран преглед на портфолиото с оглед на два ключови елемента:

а) промени в производствените концепции с цел повишаване на ефективността и качеството в случаите, в които DB Cargo може да предложи уникална търговска характеристика;

б) ценова диференциация с коригирани цени за клиентите с по-голяма готовност за плащане и разчитане в значителна степен на железопътни услуги. В този контекст е възможно да бъде преустановено обслужването на определени маршрути и клиенти с по-елементарни нужди (например движение от точка до точка), така че освободените в резултат на това ресурси да се използват за по-сложни/интелигентни логистични решения (евентуално с партньори), водещи до осъществяването на стопанска дейност с по-голям марж. Германия посочва, че като цяло DB Cargo ще продължи да обслужва само трафик с очаквани положителни перспективи за икономическо развитие. Освен това Германия посочва, че оптимизирането на портфолиото ще бъде извършено незабавно, като ефектът от него ще започне да се усеща през 2024 г.

4.1.4.1.1.4.2. Мярка 5 на плана за преструктуриране: Повишаване на надеждността на производството в сегмента на маршрутните влакове

(197) Германия обяснява, че понастоящем маршрутните влакове на DB Cargo се произвеждат от интегрирана производствена система с други маршрутни влакове, комбиниран превоз и превози с единични вагони. Германия също така посочва, че евентуалните полезни взаимодействия от интегрираното производство в DB Cargo често не реализират (например поради непредвидими инциденти, като строителни работи по инфраструктурата с кратко предизвестие, технически проблеми, наличност на ресурси), поради което действителните производствени разходи са по-големи.

(198) Германия обяснява, че с тази мярка на плана за преструктуриране се предвижда бъдещото обслужване на маршрутни влакове да бъде капсулирано и за него да бъдат предвидени специални ресурси (подобно на аналогичната мярка при превозите с единични вагони), за да се сведе до минимум зависимостта и да се повиши качеството на производството. По подобен начин Германия посочва, че като част от настоящата мярка на плана за преструктуриране ще бъде установена ясна и последователна ангажираност за отраслите, клиентите и продуктите.

(199) Освен това Германия обяснява, че повишената надеждност ([79]) на производството ще се увеличи допълнително чрез сключването на нови колективни трудови договори с цел повишаване на гъвкавостта в моделите на работните смени. По време на цикъла на колективно договаряне от 2023 г. DB AG и DB Cargo успяха да договорят голяма вноска от съюза EVG в подкрепа на трансформацията на DB Cargo, като този съюз установи вариант за удължени модели на работните смени на машинистите, което повиши гъвкавостта за DB Cargo (съгласно тези модели машинистите (доброволно) се включват в график с работни цикли от повече от един ден с няколко периода на почивка извън дома (с парични стимули) и по-дълги периоди на почивка у дома). Германия посочва, че това води до повишаване на производителността поради намаляването на промените в персонала, както и до възможност за разпределяне на машинисти независимо от първоначалното местоположение. Германия предвижда, че преразгледаната производствена система на DB Cargo ще започне да се използва засилено най-късно през 2025 г.

4.1.4.1.1.4.3. Мярка 6 на плана за преструктуриране: Подобрения на качеството и свързани с това корекции на базовите цени в сегмента на маршрутните влакове

(200) Германия посочва, че подобренията на качеството на услугите за клиентите на DB Cargo (например повишена надеждност) ще оправдаят корекциите на договаряните цени с цел i) по-добро покритие на настоящото увеличение на транспортните разходи и ii) по-добро отразяване на готовността на клиентите да плащат за по-качествени услуги с маршрутни влакове. Германия обяснява, че съответните корекции на цените на DB Cargo ще представляват действителни увеличения на базовите цени, в допълнение към компенсациите на факторната себестойност, и ще влязат в сила още през 2024 г.

4.1.4.1.1.4.4. Ефекти от мерките на плана за преструктуриране в сегмента на маршрутните влакове върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

Таблица 12

Ефекти от мерките на плана за преструктуриране в сегмента на маршрутните влакове върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

		Ефекти върху EBIT (в млн. евро)				
Вид сегмент	Мярка за трансформация	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г. и след това
Превози с маршрутни влакове	Логистични решения и оптимизиране на портфолиото	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Повишаване на надеждността при производството (вкл. нови колективни трудови договори)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Подобряване на качеството и коригиране на базовите цени	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 31.

([79]) Германия обяснява, че планът на DB Cargo е последователно да повишава точността на резултатите и прогнозите на своя производствен модел, дори когато поради непредвидени обстоятелства възникне необходимост от промяна на една или повече от входните променливи или допускания.

4.1.4.1.1.5. Мерки на плана за преструктуриране в сегмента за комбиниран превоз

(201) Германия обяснява, че комбинираният превоз се характеризира с мултимодален превоз, при който се използват камиони за началото и края на пътуването до терминалите или пристанищата, докато за междинните сегменти на дълги разстояния се използва железопътен транспорт. Този сегмент се разделя на три подсегмента: i) морският комбиниран превоз обхваща превоза на контейнери между пристанищата и съответния хинтерланд, ii) континенталният комбиниран превоз обхваща превоза на контейнери за стоки в насипно състояние, полуремаркета и сменяеми каросерии от терминал до терминал и iii) продажбите на услуги на превозвачи, които представляват услуги единствено за тяга, предоставяни на трети страни — железопътни превозвачи или спедитори.

(202) Германия посочва, че в първите два сегмента участниците или покриват отделен елемент от веригата за създаване на стойност (тяга, операции на терминала, оператор), или предлагат всички услуги по веригата за създаване на стойност като интегриран оператор. Освен това Германия обяснява, че DB Cargo изпълнява дейност едновременно като оператор в морския сегмент с дъщерното си дружество TFG и като доставчик на тяга (т.е. самото DB Cargo). По отношение на континенталния сегмент Германия посочва, че и в този случай DB Cargo е доставчик на тяга и в допълнение към това притежава дялове (но не и мажоритарен контрол) в оператора Kombiverkehr GmbH & Co. KG. По отношение на продажбите на услуги на превозвачи Германия посочва, че DB Cargo осигурява единствено тяга.

(203) В следващия раздел се описват основните мерки на плана за преструктуриране за всеки от трите отделни подсегмента.

4.1.4.1.1.5.1. Мярка 7 на плана за преструктуриране: Промяна на производството в подсегмента за морски комбиниран превоз

(204) Германия обяснява, че понастоящем влаковете за комбиниран превоз се произвеждат от интегрирана производствена система с единични вагони и маршрутни влакове. Полезните взаимодействия от това интегрирано производство са по-малко от произтичащата сложност, което води до проблеми с качеството, свързани с прекъсвания, и до по-големи изисквания за ресурси в сравнение с тези на преките конкуренти (например отбранително оборудване или въглища, натоварени на единичен вагон или маршрутен влак с по-голям приоритет в сравнение с интермодален товар, което води до забавяния за морския комбиниран превоз). Германия също така посочва, че поради това планът за преструктуриране включва две мерки, които DB Cargo ще изпълни:

а) за сегмента на морския транспорт ще бъдат заделени специално предвидени ресурси (машинисти, локомотиви и товарни вагони), за да се подобри качеството на производството и да се позволи производството на влакове, които преди това са били отменени, тъй като не са били налични необходимите ресурси за тяхното производство;

б) на 2 октомври 2024 г. комитетът за съвместяване на интересите постигна споразумение за изменение на настоящите трудови правила на дружеството по отношение на морския комбиниран превоз. В резултат на това ще бъде постигнато същото повишаване на производителността, както в алтернативен вариант за трансформация, при който се разчита на намаляване на осигуряването на тяга от DB Cargo и прехвърляне на тази дейност към дъщерни дружества за осигуряване на тяга, чиито трудови договори предлагат повече гъвкавост, като това ще доведе до повишена производителност на машинистите (например престой в крайни станции, специална компенсация за времето на пътуване). Германия също така обяснява, че с постигането на това споразумение през октомври 2024 г. DB Cargo вече ще може да намали броя на собствените машинисти, общопроизводствените разходи и персонала на контролната кула поради новите трудови правила, които ще позволят повишаване на производителността. Поради това няма да бъде необходимо DB Cargo да прехвърля дейности към дъщерните дружества за осигуряване на тяга.

4.1.4.1.1.5.2. Мярка 8 на плана за преструктуриране: Реорганизиране на мрежата в подсегмента за морски комбиниран превоз

(205) Германия обяснява, че съгласно настоящия модел на мрежата на DB Cargo морският оператор TFG използва концепции за маневриране, за да разпределя трафика между германските морски пристанища и хинтерланда, докато конкурентите използват терминали за комбиниран превоз. Германия посочва, че като част от плана за преструктуриране маршрутите на TFG постепенно ще бъдат пренасочени по съответния начин към терминали на центрове за комбиниран превоз вместо към разпределителни гари, за да се осигури възможност за повишено използване на влаковете, по-голям капацитет на влаковете и по-добро прехвърляне на контейнерите по отношение на разходоефективността. Германия също така посочва, че DB Cargo планира внедряването на новия производствен модел да бъде извършено до 2026 г. поради необходимия достъп до терминалите на центровете и промяната на графиците.

4.1.4.1.1.5.3. Мярка 9 на плана за преструктуриране: Интегриране на терминали в подсегмента за морски комбиниран превоз

(206) Германия обяснява, че контейнерният терминал е важна част от веригата за създаване на стойност в комбинирания превоз и че операторите, които интегрират експлоатацията на терминали във веригата за осигуряване на тяга, успяват да постигнат рентабилност. Германия също така посочва, че планът за преструктуриране на DB Cargo включва разширяване на експлоатацията на терминали чрез задълбочаване на сътрудничеството с оператора на терминали DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße), така че DB Cargo да бъде в състояние да предлага по-интегриран набор от продукти (например да се включва съхраняване на контейнери), да оптимизира своето производство (например да съгласува по-добре линиите и слотовете на терминала) и да постигне полезни взаимодействия на местата, където вече обслужва депа, а терминалите на DUSS да бъдат разположени до съоръженията на DB Cargo.

4.1.4.1.1.5.4. Мярка 10 на плана за преструктуриране: Оптимизиране на портфолиото в подсегмента за морски комбиниран превоз

(207) Германия посочва, че в плана за преструктуриране на DB Cargo се предвижда оптимизиране на маршрутното портфолио за морския транспорт, по-специално с оглед на ниското търсене и на маршрутите с ниска рентабилност, като ефектът от тази мярка ще се прояви през 2024 г.

4.1.4.1.1.5.5. Мярка 11 на плана за преструктуриране: Оценка на вариантите за партньорство в подсегмента за морски комбиниран превоз

(208) Германия посочва, че в рамките на морския пазарен сегмент линейните превозвачи и операторите на терминали прилагат стратегии за вертикална интеграция, за да повишат степента на задържане на клиентите, да защитят капацитета си за превози и да интернализират маржовете. Германия също така посочва, че за морския оператор TFG на DB Cargo такова стратегическо развитие на конкурентите поражда риск от загуби на обем, в случай че основните му клиенти, т.е. линейните превозвачи, прехвърлят своя обем към конкуренти, с които работят в контекста например на горепосочената вертикална интеграция. Същевременно, според Германия, инвестицията от страна на партньор би могла да позволи на TFG да обезпечи обем и да се сдобие с пряк достъп до крайните клиенти. Германия също така обяснява, че като част от плана за преструктуриране на DB Cargo дружеството понастоящем извършва оценка на вариантите за партньорство в това отношение.

4.1.4.1.1.5.6. Мярка 12 на плана за преструктуриране: Промяна на размера на подсегмента за континентален комбиниран превоз на Kombiverkehr

(209) Германия посочва, че DB Cargo притежава дялове (но не и мажоритарен контрол) в Kombiverkehr GmbH & Co. KG (KVG) — един от двата водещи европейски оператора (50 % от дяловете се притежават от DB Cargo, а останалите 50 % — от над 200 спедитора). Според Германия, за да се постигне конкурентоспособност в дългосрочен план, са необходими промени на настоящия модел на стопанска дейност, при който DB Cargo осигурява единствено услуги за тяга. Освен това Германия обяснява, че през август 2023 г. са започнали съвместни обсъждания за нов и основан на партньорство модел на стопанска дейност с цел постигане на рентабилност, но те не са довели до успешен резултат.

(210) В този контекст Германия също така обяснява, че най-късно до януари 2025 г. постепенно ще бъдат преустановени отношения, при които не се генерират необходимите маржове. От третото тримесечие на 2024 г. насам KVG започна да прехвърля големи части от програмата за влаковете си на трети страни — доставчици на услуги за тяга, така че спедиторите, които отправят искания за услуги за комбиниран превоз, ще продължат да разполагат с достъп до по-голямата част от маршрутната мрежа на KVG в бъдеще. Междувременно беше преустановено предлагането на всички услуги на DB Cargo, изпълнявани от KVG, които не осигуряват икономически жизнеспособна перспектива за DB Cargo, за да се предотвратят по-нанатъшни загуби.

4.1.4.1.1.5.7. Мярка 13 на плана за преструктуриране: Промяна на производството в подсегмента за континентален комбиниран превоз

(211) Германия обяснява, че понастоящем влаковете за комбиниран превоз се произвеждат от интегрирана производствена система с единични вагони и маршрутни влакове, но полезните взаимодействия от интегрираното производство са по-малко от произтичащата сложност, което води до проблеми с качеството, свързани с прекъсвания, и до по-големи изисквания за ресурси в сравнение с тези на преките конкуренти на DB Cargo. Поради това Германия посочва, че като част от плана за преструктуриране ще бъдат изпълнени две мерки:

а) ще бъдат предвидени специални ресурси за сегмента на континенталния комбиниран превоз, за да се подобри качеството на производството и да се позволи производството на влакове, които преди това са били отменени, тъй като не са били налични необходимите ресурси за тяхното производство;

б) при преговорите за съвместяване на интереси, които приключиха на 2 октомври 2024 г., страните постигнаха споразумение за изменение на настоящите трудови правила на дружеството по отношение на континенталния комбиниран превоз. В резултат на това понастоящем се постига същото увеличение на производителността както в алтернативния сценарий, към който първоначално бяха насочени усилията и съгласно който услугите за тяга се възлагат на дъщерни дружества за осигуряване на тяга, чиито трудови договори предлагат повече гъвкавост, а оттам се постига и повишена производителност на машинистите (например престой в крайни станции, специална компенсация за времето на пътуване). Германия също така посочва, че с постигането на това споразумение през октомври 2024 г. DB Cargo вече ще може да намали броя на машинистите, общопроизводствените разходи и персонала на контролната кула поради новите трудови правила, които ще позволят повишаване на производителността от 2025 г. нататък. Поради това няма да бъде необходимо DB Cargo да прехвърля дейности към дъщерните дружества за осигуряване на тяга.

4.1.4.1.1.5.8. Мярка 14 на плана за преструктуриране: Оптимизиране на портфолиото в подсегмента за продажби на услуги на превозвачи

(212) Германия обяснява, че вече е пристъпено към извършване на оптимизиране на портфолиото като част от плана за преструктуриране на DB Cargo през 2023 г. за онези операции, които понастоящем не водят до постигане на необходимия марж и които не осигуряват икономически жизнеспособна перспектива. Услугите за превози с нисък марж, които не могат да отговорят на необходимото ниво на амбиция по отношение на оперативния марж и/или при които клиентите не приемат необходимите корекции на цените, ще отпаднат от портфолиото. Германия също така обяснява, че понастоящем се правят прогнозни оценки на реакциите на клиентите спрямо корекциите на цените въз основа на опита на екипа за продажби на DB Cargo и че се планират съответните адаптации. Германия очаква, че обемът ще бъде намален с приблизително […] % през 2024 г. и с приблизително […] % през 2025 г. в сравнение с обема през 2023 г., както и че степента на намаляване ще бъде коригирана, ако повечето клиенти на DB Cargo не приемат корекциите на цените.

4.1.4.1.1.5.9. Ефекти от мерките на плана за преструктуриране в сегмента на комбинирания превоз върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

Таблица 13

Ефекти от мерките на плана за преструктуриране в сегмента на комбинирания превоз върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

Вид сегмент	Мярка за трансформация	*Ефекти върху EBIT (в млн. евро)*				
		2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г. и след това
Морски комбиниран превоз	Производствен модел/терминален център Maschen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Капсулирано производство и реорганизиране на мрежата	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Намаляване на административните непреки разходи във всички дружества за морски комбиниран превоз (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Оптимизиране на портфолиото и увеличение на цените	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Вид сегмент	Мярка за трансформация	*Ефекти върху ЕВІТ (в млн. евро)* 2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г. и след това
Континентален комбиниран превоз и продажби на услуги на превозвачи		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Капсулирано производство					
	Намаляване на административните непреки разходи при континенталния комбиниран превоз	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Промяна на размера на мрежата на Kombiverkehr (оптимизиране на портфолиото) и увеличение на цените	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 33.

4.1.4.1.1.6. Мерки на плана за преструктуриране в европейските дъщерни дружества на DB Cargo

(213) Германия обяснява, че DB Cargo разполага с чуждестранни дъщерни дружества в 13 държави: Нидерландия, Франция, Дания, Италия, Швейцария, Белгия, Обединеното кралство, Испания, Полша и четирите дружества за европейския източен коридор — Чехия, България, Румъния и Унгария. Дъщерните дружества функционират до голяма степен като разходни центрове във връзка с производството, които предлагат услуги за железопътен превоз като придатък към железопътните операции в цяла Европа. Германия посочва, че целта на европейската мрежа на DB Cargo е да предлага трансгранични логистични решения от точка до точка в целия континент, чиито отправни и крайни точки са разположени в Германия и извън нея, като Германия се явява транзитна или изпращаща/приемаща държава.

(214) Германия обяснява, че в европейските дъщерни дружества на DB Cargo работят приблизително една трета от всичките му служители. Следователно те са от значение за икономическите показатели на дружеството. Германия също така посочва, че тези дъщерни дружества са изключително важна част от плана за преструктуриране на DB Cargo и че е проучен потенциалът им за икономии на разходите. В съответствие с това Германия посочва, че ще бъдат приложени три лоста за всеобхватно оптимизиране на разходите.

4.1.4.1.1.6.1. Мярка 15 на плана за преструктуриране: Оптимизиране на портфолиото на европейските дъщерни дружества

(215) Първо, ще бъде извършено оптимизиране на портфолиото посредством преглед на транспортните операции с цел рентабилност и последващо определяне на мерки за ефикасност в трите сегмента за превози с единични вагони, превози с маршрутни влакове и комбиниран превоз. Германия обяснява, че нерентабилните превози ще бъдат оптимизирани посредством комбинация от корекции на цените, намаляване на честотата и обединяване на отправни и крайни точки или предлагането им от DB Cargo ще бъде преустановено. Германия също така обяснява, че тази мярка е тясно свързана със стратегиите и в трите сегмента.

4.1.4.1.1.6.2. Мярка 16 на плана за преструктуриране: Намаляване на разходите на европейските дъщерни дружества

(216) Второ, ще бъде извършено намаляване на разходите чрез консолидиране на депата, например между Германия и Нидерландия или между Германия и Швейцария, или чрез намаляване на офис пространството като част от плана за преструктуриране на DB Cargo. Освен това Германия посочва, че общопроизводствените разходи и административните непреки разходи на DB Cargo ще бъдат намалени, например чрез централизиране на задачите за обслужване на клиенти в контролната кула или чрез намаляване на външно наетите служители.

4.1.4.1.1.6.3. Мярка 17 на плана за преструктуриране: Оперативна ефективност на европейските дъщерни дружества

(217) Трето, ще бъдат изпълнени мерки за повишаване на оперативната ефективност като част от плана за преструктуриране на DB Cargo посредством оптимизиране на трансграничното използване на машинисти (например между Германия и Нидерландия или Германия, Швейцария и Италия), увеличаване на производителността на активите и внедряване на стандартизирана ИТ инфраструктура в DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4. Ефекти от мерките на плана за преструктуриране за европейските дъщерни дружества на DB Cargo върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

Таблица 14

Ефекти от мерките на плана за преструктуриране за европейските дъщерни дружества върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

		Ефекти върху EBIT (в млн. евро)				
Вид сегмент	Мярка за трансформация	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г. и след това
Европейски дъщерни дружества	Оптимизиране на портфолиото	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Намаляване на разходите	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Оперативна ефективност	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 34.

4.1.4.1.1.7. Мерки на плана за преструктуриране на администрацията на DB Cargo

(218) Германия обяснява, че що се отнася до функцията на DB Cargo, обхващаща различни сектори, административният отдел предоставя важни услуги на DB Cargo. Германия посочва, че в плана за преструктуриране на дружеството се разглежда и премахва липсата на ефикасност, произтичаща от дублиране на процеси, свръхкапацитет и услуги с ограничена добавена стойност.

(219) Германия обяснява, че се очаква намаляването на сложността в различните стопански единици на DB Cargo да доведе до намаляване на необходимия административен капацитет и че мерките следва да доведат до цялостно намаляване с над 80 служители в еквивалент на пълно работно време в сравнение с числеността на персонала през юли 2023 г. (приблизително 17 % от разглежданите отдели), считано от 2024 г.

(220) Германия обяснява, че следните разходни центрове на DB Cargo са анализирани подробно: ИТ отдел, разходи за (наемане на) сгради, отдел на главния изпълнителен директор, отдел на финансовия директор, отдел за управление на офертите, административни разходи на националните дъщерни дружества и други административни разходи, както и ръководни структури.

4.1.4.1.1.7.1. Мярка 18 на плана за преструктуриране: Стандартизиране на ИТ на администрацията

(221) Германия посочва, че големите текущи разходи произтичат от големи наследени разходи в ИТ средата и в снабдяването на DB Cargo. Тя обяснява, че като част от плана за преструктуриране на DB Cargo текущите разходи ще бъдат намалени чрез оптимизиране на споразуменията за нивото на обслужване, решения въз основа на изчисления в облак и модернизация на използваните понастоящем приложения, както и преустановяване на използването на остарели приложения. Освен това Германия посочва, че портфейлът на ИТ проектите ще бъде значително намален, както и че ще бъде намален персоналът, осигуряван посредством външен доставчик на услуги.

4.1.4.1.1.7.2. Мярка 19 на плана за преструктуриране: Намаляване на офис пространството на администрацията

(222) Германия обяснява, че понастоящем DB Cargo използва под наем множество имоти в Германия (приблизително 760). Поради увеличаването на дистанционната работа Германия посочва, че DB Cargo ще прекрати някои споразумения за наем и така ще спести приблизително 25 % от разходите за наем в основните си местоположения (Майнц, Дюсбург, Манхайм, Мюнхен, Берлин и Лайпциг) през 2024 г. Тя посочва, че DB Cargo, считано от 2025 г., също така ще намали офис пространството във всички други местоположения в Германия вследствие на намаляването на свързания с производството персонал във всички региони на управление на DB Cargo.

4.1.4.1.1.7.3. Мярка 20 на плана за преструктуриране: Маркетингови и стратегически дейности на администрацията с намаляване на DB AG

(223) Германия обяснява, че ще бъде премахнато дублирането на задачите в стратегическите и свързаните с политиката/регулирането области на DB Cargo, което ще доведе до по-малки изисквания по отношение на ресурсите. Освен това тя посочва, че относително големият бюджет за маркетинг на DB Cargo ще бъде преразгледан в низходяща посока, тъй като нуждите на DB Cargo от маркетингови операции ще бъдат намалени в резултат на по-малкото маркетингови кампании и проекти.

4.1.4.1.1.7.4. Мярка 21 на плана за преструктуриране: Цифровизация и автоматизация на осъществяваните ръчно процеси на администрацията във финансовата сфера

(224) Германия обяснява, че отделът на финансовия директор на DB Cargo се състои от основните организационни отдели „Счетоводство и фактуриране“, „Контрол върху предприятието“ и „Контрол върху продуктите и логика на управлението“. Тя обяснява, че големият понастоящем брой на осъществяваните ръчно административни процеси във всички области ще бъде цифровизиран или автоматизиран, по-специално в областта на процесите за фактуриране и докладване, с което ще се намалят драстично административните непреки разходи.

4.1.4.1.1.7.5. Мярка 22 на плана за преструктуриране: Адаптиране на размера на отделите за управление на офертите и за проектиране на услугите в рамките на администрацията

(225) Германия обяснява, че дублирането на задачите и отговорностите на отделите на DB Cargo за управление на офертите и за проектиране на услугите е довело до възникването на раздути структури със значителен потенциал за оптимизиране. Като част от плана за преструктуриране на DB Cargo ще бъде намален броят на служителите в тези области.

4.1.4.1.1.7.6. Мярка 23 на плана за преструктуриране: Хармонизиране на административната структура и на националните дъщерни дружества за продажби

(226) Германия обяснява, че разграничаването на задачите и отговорностите на отделите на DB Cargo за вътрешните продажби и дъщерните дружества за продажби не е ясно. Тя посочва, че DB Cargo планира да постигне икономии на административните непреки разходи чрез консолидиране на дублиращите се функции.

4.1.4.1.1.7.7. Мярка 24 на плана за преструктуриране: Адаптиране на размера на ръководната структура на администрацията

(227) Германия посочва, че поради развитието на паралелни структури в DB Cargo в исторически план броят на служителите с висши изпълнителни функции е по-голям от средното, което води до неефикасност и високи разходи за персонал, например до дублиране на задачи между различните отдели на DB Cargo и между националните и чуждестранните дъщерни дружества. Освен това Германия посочва, че организационната сложност също така води до повишаване на необходимите административни и ръководни усилия. Тя посочва, че в плана за преструктуриране се предвижда намаляване на изпълнителните позиции в административните отдели, например чрез сливане на екипи или възлагане на дейности на външни изпълнители.

4.1.4.1.1.7.8. Мярка 25 на плана за преструктуриране: Намаляване на други разходи на администрацията

(228) Германия обяснява, че други административни разходи, които трябва да бъдат намалени като част от включените в плана за преструктуриране мерки за икономии на разходите, включват доходите на наетите лица и прекомерното предлагане на кетъринг услуги (с оглед на увеличената дистанционна работа).

4.1.4.1.1.7.9. Ефекти от мерките на плана за преструктуриране за администрацията на DB Cargo върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

Таблица 15

Ефекти от мерките на плана за преструктуриране за администрацията върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

		Ефекти върху EBIT (в млн. евро)				
Вид сегмент	Мярка за трансформация	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г. и след това
Административни непреки разходи	Преглед на ИТ средата, насочен към повишена стандартизация	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Намаляване на офис пространствата с относително високи съпътстващи разходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Намаляване на обема на маркетинговите и стратегическите дейности с DB AG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Цифровизация и автоматизация на осъществяваните ръчно процеси във финансовата сфера	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Адаптиране на размера на отделите за управление на офертите и за проектиране на услугите	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Хармонизиране на структурите на DB Cargo и на националните дъщерни дружества за продажби	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Адаптиране на размера на ръководните структури	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Намаляване на други административни разходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 36.

4.1.4.1.1.8. Мерки на плана за преструктуриране по отношение на общопроизводствените разходи и общите разходи на контролната кула на DB Cargo

(229) Германия посочва, че що се отнася до общопроизводствените разходи и общите разходи на контролната кула, планът за преструктуриране на DB Cargo ще бъде насочен към намаляване на сложността при планирането, наличността на ресурсите и ръководните дейности, по-специално чрез намаляване на каталога на услугите и опростяване на процесите, за да се намалят необходимите ресурси за изпълнение на съответните задачи.

(230) В този контекст Германия посочва, че мерките за опростяване на производствените модели във всеки сегмент на DB Cargo, например преходът от интегрирано производство към специални производствени системи за всеки сегмент, ще доведат до опростени процеси от гледна точка на общопроизводствените разходи и на контролната кула. Германия обяснява, че като пряк резултат от по-надеждната мрежа ще бъде необходим по-малък капацитет на DB Cargo, например за планиране и определяне на разписанията на влаковете и за управление на производствените съоръжения. Германия също така посочва, че подобни ефекти ще бъдат реализирани чрез значително по-малките нужди от взаимодействие и съгласуване на планирането/диспечерските дейности между отделните сегменти на DB Cargo.

(231) Германия обяснява, че съгласно плановете на DB Cargo опростяването на процесите ще доведе до значително намаляване на персонала, необходим за планирането и диспечерските дейности, за поддръжката, за контролната кула и за капсулирането на комбинирания превоз. По отношение на планирането и диспечерските дейности Германия посочва, че основният подход на DB Cargo е сливане на функциите с цел увеличаване на полезните взаимодействия, повишаване на автоматизацията и намаляване на несъществените стъпки на процесите, което следва да доведе до намаляване на необходимия персонал с над 50 служители в еквивалент на пълно работно време в сравнение с юли 2023 г. В плана за преструктуриране са включени посочените по-долу мерки в този смисъл.

4.1.4.1.1.8.1. Мярка 26 на плана за преструктуриране: Интегриране на управлението на активите и изготвянето на графиците на персонала във връзка с производството и с контролната кула

(232) Германия обяснява, че интегрирането на функциите на DB Cargo, свързани с управлението на активите (графици на разпределителните железопътни гари (ZBA) и изготвянето на графиците на персонала води до единен надзор чрез персонала, отговарящ за планирането. Ролята на персонала, отговарящ за планирането, е ограничена до определяне на непосредствения график (от четвъртък до неделя на следващата седмица). По-нататък Германия обяснява, че всички изменения на смените, извършени след започване на планирането, се управляват съгласно графика на ZBA, в който се отчитат ефектите от графика надолу по веригата за следващата седмица (като например периодите за почивка на служителите). Според Германия този начин на работа при взаимообвързано отчитане на свързаните с планирането и с изпълнението аспекти води до намаляване на необходимостта от диспечери в DB Cargo и като последица позволява да бъде намален неговият персонал.

4.1.4.1.1.8.2. Мярка 27 на плана за преструктуриране: Намаляване на подробното планиране, свързано с производството и с контролната кула

(233) Германия обяснява, че рационализирането на процедурите за планиране на DB Cargo дава възможност да се постигне значително намаляване на основните задачи, което води до намаляване на работна сила, необходима за планирането на активите. По-специално Германия посочва, че при предстоящото изготвяне на графиците на разпределителните железопътни гари (ZBA) и на гарите на извършване на обмен (Kbf) на DB Cargo вниманието ще бъде съсредоточено единствено върху осъществяването на годишно предварително планиране. Това планиране ще бъде ограничено до изпълнението на минималните изисквания по отношение на смените и няма да включва изменения в хода на годината. В допълнение ще бъде разработено съвместно планиране за наземния персонал на DB Cargo за маневрените локомотиви (AB) и за лицата, отговарящи за вагоните (TWB).

4.1.4.1.1.8.3. Мярка 28 на плана за преструктуриране: Консолидиране на диспечерските функции на персонала във връзка с производството и с контролната кула

(234) Германия обяснява, че за да се намали броят на регионалните влакови диспечери и регионалните управители на мрежата на DB Cargo, в бъдеще служителят на DB Cargo за контрол на съответната област ще поеме и отговорностите на диспечер на местната област. Германия посочва, че диспечерската дейност ще се извършва или от контролния център на централно равнище, или директно на място, и че този процес ще се осъществява в тясно сътрудничество с управителите на мрежата, разположени в контролната кула.

4.1.4.1.1.8.4. Мярка 29 на плана за преструктуриране: Оптимизиране на процеса по планиране на смените на дълги разстояния във връзка с производството и с контролната кула

(235) Германия обяснява, че с внедряването на системата за IPS (интегрирано планиране и управление) процесът по планиране на смените на дълги разстояния на DB Cargo е подготвен за оптимизиране и автоматизация, което ще доведе до значителна ефикасност по отношение на капацитета. Германия също така обяснява, че в предвидения режим VT (дни на работа) обединяването на VT, KT (календарни дни) и прецизното планиране на смените ще се извършват посредством IPS, което ще включва както консолидиране, така и автоматизация. Германия посочва, че с този единен подход се поема отговорност по отношение на процедурите и регионите за всички разпределения по маршрутите на DB Cargo. Тя посочва, че в резултат на това се получава единна и всеобхватна информация за смените, включваща оперативния персонал както на дълги, така и на къси разстояния. Германия счита, че тези подобрения на процеса имат потенциала да генерират заслужаващи внимание икономии на капацитета за планиране за DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.5. Мярка 30 на плана за преструктуриране: Цифровизация на поддръжката във връзка с производството и с контролната кула

(236) Германия обяснява, че ще бъдат внедрени цифрови решения за поддръжка, за да се намали необходимият персонал и да се постигнат икономии на разходите на DB Cargo до 2027 г., например чрез значително намаляване на надзорната роля на MöB (местните служители за възлагане на дейности) по отношение на съоръженията чрез безпроблемна интеграция на активите и поддръжката и чрез използване на цифрови решения, като например BISON (откриване на зловреден софтуер въз основа на изображения) и WMS (система за управление на работилниците). Германия обяснява, че такава промяна предполага, че не за всяко допълващо действие е необходимо изрично одобрение, тъй като съоръженията ще функционират проактивно на своя отговорност. Вместо да се разчита в значителна степен на строг надзор, бъдещите мерки за контрол ще бъдат насочени към разходоефективни стратегии и оценка, основана на резултатите. Според Германия с тези мерки следва да се намалят прекомерните дейности по поддръжка по отношение на товарните мотриси на DB Cargo. Освен това предстоящото внедряване на (виртуална) централизация, улеснена от наблюдение с камери, обещава по-рационализирано управление на върховото работно натоварване. В съответствие с това Германия заключава, че тази мярка на плана за преструктуриране има потенциал, който дава възможност MöB на DB Cargo да преразпределят капацитета, въвеждайки по-ефективна оперативна рамка.

4.1.4.1.1.8.6. Мярка 31 на плана за преструктуриране: Подобряване на ефективността във връзка с производството и с контролната кула

(237) Германия обяснява, че контролната кула на DB Cargo представлява централен възел за координиране на дейностите с клиентите. Основната ѝ роля е да осъществява надзор по отношение на пратките в цяла Европа, като работи с всички партньори от началната до крайната точка. Тя обединява гледната точка на клиента с производствената осъществимост с цел да се постигнат оптимални решения за клиентите, като съсредоточава своето внимание върху ефективността и постигането на резултати за DB Cargo. Контролната кула управлява над 650 000 влака и над 7 милиона пратки годишно в цяла Европа. Тя е създадена през 2022 г., като продължение на предишния център на DB Cargo за обслужване на клиенти и осъществяване на дейности.

(238) Германия обяснява, че планът за преструктуриране на DB Cargo включва няколко инициативи за повишаване на ефективността на контролната кула. От една страна, тези инициативи са насочени към разработването и внедряването на допълнителни ИТ процеси/приложения, които ще позволят да се намалят значително осъществяваните ръчно дейности. От друга страна, тези инициативи са насочени към по-нататъшното внедряване на интегрирано управление на резултатите и към реорганизиране на взаимодействието с клиентите чрез въвеждане на стандарти, които ще заместят настоящия голям брой индивидуални решения, като същевременно се вземат предвид съответните изисквания на клиентите. Според Германия тези инициативи ще доведат до намаляване на необходимия персонал на DB Cargo с над 200 служители в еквивалент на пълно работно време в сравнение с броя на тези служители през юли 2023 г. (приблизително 18 % от съответните отдели, като се изключва делът за комбинирания превоз).

(239) Освен това Германия обяснява, че новата стратегия за всеки подсегмент на DB Cargo в областта на комбинирания превоз води до допълнително намаляване на общопроизводствените разходи и общите разходи на контролната кула. Според Германия следва като цяло да се очаква намаляване с около 130 служители в еквивалент на пълно работно време по отношение на общопроизводствените разходи и с около 155 служители в еквивалент на пълно работно време в контролната кула (като и двете стойности са в допълнение към стойностите, подчертани преди това в предходните раздели). Около 50 % от това намаляване на персонала в DB Cargo ще бъде осъществено на нивото на дъщерните дружества. Въз основа на това Германия счита, че могат да бъдат реализирани значителни икономии на разходите посредством намаляване на общите разходи и рационализиране на процесите.

Таблица 16

Ефекти от мерките на плана за преструктуриране на общопроизводствените разходи и общите разходи на контролната кула върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

		Ефекти върху EBIT (в млн. евро)				
Вид сегмент	Мярка за трансформация	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г. и след това
Мерки за общопроизводствените разходи и общите разходи на контролната кула		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Планиране и диспечерски дейности					
	Поддръжка	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Контролна кула	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Капсулиране на комбинирания превоз	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 38.

4.1.4.1.1.9. Мерки на плана за преструктуриране в отговор на допълнително възникнали рискове

(240) Германия обяснява, че между 2023 г. и 2024 г. са възникнали редица рискове, по отношение на които са предприети смекчаващи ответни мерки като част от разширен план за трансформация и преструктуриране. Някои от възникналите рискове, по отношение на които са предприети мерки, се изразяват в намаляване на федералните бюджети за схемите за подпомагане на железопътните товарни превози, предупредителна стачка на машинистите, отрицателно развитие на обемите, увеличаване на разходите за персонал и на факторната себестойност и забавяне при засилването на изпълнението на мерките за трансформация.

4.1.4.1.1.9.1. Мярка 32 на плана за преструктуриране: Значително намаляване на числеността на персонала в отговор на отрицателните тенденции по отношение на обема

(241) Германия обяснява, че решението на комитета за съвместяване на интересите, взето на 2 октомври 2024 г. (съображение 186), позволява на DB Cargo да компенсира увеличенията на разходите за персонал, произтичащи от новите колективни трудови договори. Договореният брой на служителите на пълно работно време отразява i) решението и изпълнението на множеството мерки за преструктуриране на плана за трансформация и освен това ii) намаляването на обема на превозите, както и iii) програмата за намаляване на административния персонал „Силни заедно“, започната от DB AG с цел намаляване на административните позиции в сферата на финансите, ИТ и човешките ресурси (тази програма се осъществява от DB Cargo в допълнение към вече отразените в плана за трансформация мерки за намаляване на числеността на персонала).

4.1.4.1.1.9.2. Мярка 33 на плана за преструктуриране: Намаляване на факторната себестойност в отговор на отрицателните тенденции по отношение на обема

(242) Германия обяснява, че DB Cargo ще изпълни няколко ответни мерки с пряко отражение върху материалните разходи. Те включват i) адаптиране на графиците за поддръжка и периодите на експлоатация към намаления обем на превозите, ii) отмяна на всички научноизследователски и развойни проекти за цифровизация на процесите и активите с амортизационен срок над три години и iii) ускоряване на оптимизирането на портфолиото в сегментите на континенталния комбиниран превоз и превозите с маршрутни влакове.

4.1.4.1.1.9.3. Мярка 34 на плана за преструктуриране: Еднократни ефекти върху нетния доход през 2024 г. в отговор на отрицателните тенденции по отношение на обема

(243) Германия обяснява, че през 2024 г. са реализирани някои положителни еднократни ефекти върху оперативния и нетния доход. Те включват: i) продажбата на вече неизползваемите контейнери от преустановената стопанска дейност на DB Cargo в Русия, ii) намаляването на консултантските и на други услуги и iii) бракуването на […] товарни вагона в сегмента на интермодалния транспорт. Освен това през 2024 г. DB Cargo отчете и еднократно намаляване с 51 милиона евро по текущи цени за енергия за тяга от DB Energie.

4.1.4.1.1.9.4. Мярка 35 на плана за преструктуриране: Повишаване на производителността на DB Cargo по отношение на поддръжката

(244) Германия обяснява, че DB Cargo осъществява програма за повишаване на производителността, насочена към поддръжката на вътрешните за дружеството локомотиви и вагони. Програмата представлява план за намаляване на разходите, насочен към инфраструктурата за поддръжка, както и за ефективно използване на материалите и ефективност на персонала, като се очаква да доведе до намаляване на разходите с 25 милиона евро до 2026 г. и със 100 милиона евро до 2030 г.

4.1.4.1.1.9.5. Мярка 36 на плана за преструктуриране: Намаляване на разходите на групата DB за вътрешни услуги и за енергия за тяга

(245) Германия обяснява, че поради общото намаляване на разходите за енергия в държавата доставчикът на енергия на групата DB — DB Energie, има възможност да намали продажните си цени на пазара на енергия за тяга през периода 2025—2030 г. Освен това ще бъдат намалени цените на вътрешния доставчик на ИТ услуги на DB AG (DB Systel). Очаква се използването на изкуствен интелект при създаването на цифрови услуги да доведе до значително повишаване на производителността.

4.1.4.1.1.9.6. Мярка 37 на плана за преструктуриране: Амортизация и намаляване на инвестициите

(246) DB Cargo преразгледа инвестиционните си бюджети за годините до 2030 г. и ги намали в максимална степен. Намалените разходи за инвестиции ще доведат до намаляване на амортизационните разходи на DB Cargo. Допусканията за експлоатационния срок на локомотивите и вагоните ще бъдат коригирани с оглед на амортизацията до настоящия експлоатационен срок на парка от превозни средства.

4.1.4.1.1.9.7. Мярка 38 на плана за преструктуриране: Продажба и обратен лизинг на локомотиви

(247) Германия обяснява, че DB Cargo ще осъществи продажба и обратен лизинг на […] локомотива, при което ще бъдат генерирани около […] EUR като скрити резерви за локомотив.

4.1.4.1.1.9.8. Мярка 39 на плана за преструктуриране: Преход от закупуване към лизинг на локомотиви

(248) Германия посочва, че вместо просто да закупи […] локомотива, DB Cargo ще ги вземе на лизинг, за да спести първоначалните разходи и да повиши гъвкавостта на модела на стопанска дейност, разпределяйки във времето разходите за лизинг, свързани с тези локомотиви.

4.1.4.1.1.9.9. Мярка 40 на плана за преструктуриране: Подобрения при оборотния капитал

(249) Германия обяснява, че до края на 2024 г. DB Cargo ще продаде вземания на стойност […] EUR, за да увеличи общия размер на паричните средства и да ограничи дълга.

4.1.4.1.1.9.10. Мярка 41 на плана за преструктуриране: Увеличение на цените в сегмента на превозите с единични вагони

(250) Германия обяснява, че от 2026 г. DB Cargo ще се стреми към допълнително повишаване на готовността за плащане сред клиентите си в сегмента на превозите с единични вагони. Освен това дружеството ще прехвърли на клиентите ефектите от намалените субсидии за достъп до релсовия път и за системата за маневриране, които ще засегнат целия сектор на железопътни товарни превози в Германия от 2027 г.

4.1.4.1.1.10. Цялостен ефект на мерките на плана за преструктуриране върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

(251) На таблица 17 са показани очакваните финансови ефекти от ключовите мерки, определени в плана за трансформация, върху прогнозите за EBIT на DB Cargo за посочените периоди.

Таблица 17

Цялостен ефект от включените в плана за преструктуриране мерки върху прогнозите за EBIT на DB Cargo

		Ефекти върху EBIT (в млн. евро)				
Вид сегмент	Мярка за трансформация	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г. и след това
Превози с единични вагони	Оптимизиране на мрежата посредством реорганизиране	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Мерки за цялостно оптимизиране на производството с ефект върху превозите с единични вагони	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Подобряване на качеството и коригиране на базовите цени	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Превози с маршрутни влакове	Логистични решения и оптимизиране на портфолиото	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Повишаване на надеждността при производството (вкл. нови колективни трудови договори)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Подобряване на качеството и коригиране на базовите цени	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Морски комбиниран превоз	Производствен модел/терминален център Maschen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Капсулирано производство и реорганизиране на мрежата	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Намаляване на административните непреки разходи във всички дружества за морски комбиниран превоз (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Оптимизиране на портфолиото и увеличение на цените	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

		Ефекти върху EBIT (в млн. евро)				
Вид сегмент	Мярка за трансформация	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г. и след това
Континентален комбиниран превоз и продажби на услуги на превозвачи	Капсулирано производство	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Намаляване на административните непреки разходи при континенталния комбиниран превоз	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Промяна на размера на мрежата на Kombiverkehr (оптимизация на портфолиото) и увеличение на цените	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Европейски дъщерни дружества	Оптимизиране на портфолиото	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Намаляване на разходите	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Оперативна ефективност	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Административни непреки разходи	Преглед на ИТ средата, насочен към повишена стандартизация	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Намаляване на офис пространствата с относително високи съпътстващи разходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Намаляване на обема на маркетинговите и стратегическите дейности с DB AG	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Цифровизация и автоматизация на осъществяваните ръчно процеси във финансовата сфера	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Адаптиране на размера на отделите за управление на офертите и за проектиране на услугите	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Хармонизиране на структурите на DB Cargo и на националните дъщерни дружества за продажби	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Адаптиране на размера на ръководните структури	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Намаляване на други административни разходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Общопроизводствени разходи	Планиране и диспечерски дейности	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Поддръжка	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Контролна кула	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Капсулиране на комбинирания превоз	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Общо		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 38 и 39.

(252) На следващата таблица са показани очакваните финансови ефекти от разглежданите допълнителни мерки върху DB Cargo поради рисковете, които са възникнали през 2023 г. и 2024 г. (вж. съображение 240).

Таблица 18

Цялостен ефект от включените в плана за преструктуриране ответни мерки върху прогнозите за EBIT на DB Cargo в базовия сценарий

Ефект от включените в базовия сценарий ответни мерки върху EBIT		2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030 г.
	EBIT в базовия сценарий от 2023 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Δ Възникали рискове, общо	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	Ответни мерки, общо	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1)	Ответни мерки в отговор на отрицателните тенденции по отношение на обема	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Намалена численост на персонала в сравнение с предишния базов сценарий	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Ответни мерки във връзка с материалните разходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Повишаване на производителността по отношение на поддръжката	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Допълнително оптимизиране на разходите в мрежата за превози с единични вагони, считано от 2029 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	— Намаляване на вноските в групата, на цените за енергия за тяга и на цените за ИТ услуги	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2)	Намаляване на амортизацията чрез намаляване на инвестициите и отчитане на действителния експлоатационен срок на локомотивите и вагоните	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
3)	Специфично увеличение на цените на превозите с единични вагони през 2026 г. и прехвърляне на ценовия ефект или ефекта от намалените федерални бюджети за схемите за подпомагане, считано от 2027 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
4)	Увеличаване на дела на възлаганите дейности на външни изпълнители при превозите с маршрутни влакове, включително продажбата на […] локомотива през 2025/2026 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
5)	Продажба и обратен лизинг на […] локомотива	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
6)	Преход от закупуване към лизинг на […] локомотива	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
7)	Подобрения при оборотния капитал	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 44.

4.1.4.2. Финансиране на плана за преструктуриране

(253) Финансирането на плана за преструктуриране и на свързаните с него разходи се състои най-вече от финансиране, произтичащо от частни източници (собствен принос), и само частично от финансиране, произтичащо от държавна помощ.

(254) В следващите раздели са описани разходите за преструктуриране и посочените по-горе източници на финансиране за тях.

4.1.4.2.1. Разходи за преструктуриране

(255) Разходите за преструктуриране на DB Cargo ще бъдат общо 4 187 милиона евро, както е обобщено в Table , като се състоят от следните елементи:

а) оперативни загуби: Германия посочва, че оперативните загуби на DB Cargo между 2022 г. и 2024 г., които възлизат на 858 милиона евро през 2022 г., 584 милиона евро през 2023 г. и 472 милиона евро, очаквани през 2024 г. ([80]), представляват приблизително половината от разходите за преструктуриране;

б) други разходи за преструктуриране: през периода на преструктуриране DB Cargo ще понесе и други разходи, свързани с преструктурирането, или оперативни разходи, които няма да бъдат покрити от очакваните приходи в хода на изпълнението на плана за преструктуриране и които са необходими за успешното му извършване, като например:

а) разходи за консултанти, трудови и свързани с персонала плащания на дъщерните дружества на DB Cargo и разходи, свързани с прехвърлянето на стопански дейности на дъщерните дружества на DB Cargo, както и

б) други капиталови разходи в инвестиционния план въпреки планираното намаляване на размера, оборотен капитал, разходи за рефинансиране на заемите, чийто падеж настъпва, и оперативни разходи.

4.1.4.2.2. Източници на финансиране на мерките за преструктуриране

4.1.4.2.2.1. Помощ за преструктуриране

(256) Германия определя сумите, предоставени на DB Cargo съгласно СППЗ за покриване на оперативните му загуби от 2022 г., 2023 г. и 2024 г., като източници на помощ, с които се финансират разходите за преструктуриране, т.е. 858 милиона евро през 2022 г., 584 милиона евро през 2023 г. и 472 милиона евро, очаквани през 2024 г. ([81]), като общият им размер е 1 914 милиона евро.

4.1.4.2.2.2. Собствен принос от страна на получателя

(257) Германия определя следните основни източници на принос на DB Cargo към разходите за преструктуриране и посочва, че се очаква всички финансови инструменти, използвани като източници на вътрешногрупово финансиране на разходите за преструктуриране, да бъдат емитирани на DB Cargo AG при пазарни условия, като всички те ще бъдат предоставени през периода на преструктуриране, за да се допринесе за ефективното финансиране на плана за преструктуриране ([82]):

а) подчинени конвертируеми заеми в размер на 842 милиона евро, налични от 15 ноември 2024 г. до 31 декември 2026 г. включително ([83]), които се състоят от:

а) на 15 ноември 2024 г.: подчинени конвертируеми заеми в размер на общо 218 милиона евро до 31 декември 2031 г.;

б) на 1 април 2025 г.: подчинени конвертируеми заеми в размер на общо 110 милиона евро до 31 декември 2031 г.;

в) през 2025 г.: подчинени конвертируеми заеми в размер на общо 83 милиона евро до 31 декември 2031 г.;

г) на 1 декември 2026 г.: подчинени конвертируеми заеми в размер на общо 315 милиона евро до 31 декември 2031 г.;

д) през 2026 г.: подчинени конвертируеми заеми в размер на общо 116 милиона евро до 31 декември 2031 г.

([80]) Прогноза към 22 ноември 2024 г.

([81]) Размерът на загубите, които се очаква да бъдат прехвърлени за 2024 г. (съгласно прогнозата към 22 ноември 2024 г.), включват отсрочени данъчни пасиви, чийто размер се изчислява на 18 милиона евро и които нямат отражение върху прогнозираните EBITDA и EBT. По този начин загубата, която се прехвърля от DB Cargo на DB AG, се увеличава със сумата, която в противен случай би била прехвърлена, ако СППЗ не бъде прекратено.

([82]) Таблица 29: заеми, инструменти за кредитни линии, временни кредитни линии и капитал тип „мецанин“ (подчинени конвертируеми заеми) на DB Cargo AG през периода 2025—2029 г., както е предоставена от Германия в *Плана за държавна помощ за преструктуриране на DB Cargo*, представен на 31 октомври 2024 г., със съответните актуализации.

([83]) От член 2, параграф 1 от „Споразумение за заем тип „мецанин“ относно рамка за финансиране в размер на [842] 000,00 EUR“ (превод на английски език).

Тези заеми може да се използват изключително за рефинансиране на съществуващите споразумения за заем между договарящите се страни ([84]).

Лихвеният процент за отпуснатите траншове трябва да се равнява на ([85]): i) суаповият процент за евро за петгодишен период (2,275 % към средата на ноември 2024 г.) ([86]); ii) плюс спреда, определен в съответствие с пазарните условия за рефинансиране на заемодателя (през септември 2024 г. спредът е бил […] % годишно за теглене в евро) и определената кредитоспособност на заемополучателя (понастоящем рейтингът на заемополучателя е определен на „[…]“ от заемодателя). Обикновено рейтингите се преразглеждат и коригират на годишна основа; и iii) плюс марж в размер на […] % годишно, който отразява подчинеността на заемите. Този марж е получен, като пазарната оценка на подчинената облигация на групата DB с падеж през 2029 г. е съпоставена с падежа на привилегированите налични облигации на групата DB. В съответствие с това приложимият лихвен процент понастоящем възлиза на […] % на годишна основа.

Освен това DB Cargo може да използва заемите само ако към момента, в който се отправя искането, се спазва изпълнението на плана за преструктуриране. По-специално това означава DB Cargo да постига следните финансови съотношения ([87]):

[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Съгласно тези споразумения за заем заемодателят (DB AG) има право по всяко време да преобразува един или повече от неизплатените траншове или сумите по неизплатените траншове в собствен капитал посредством разпределяне на капиталовия резерв на DB Cargo, при условие че DB Cargo е генерирало положителен годишен излишък в продължение на най-малко две последователни календарни години, до двукратния размер на натрупания годишен излишък от 1 януари 2025 г. насам, от който трябва да бъдат приспаднати вече преобразуваните в собствен капитал суми ([88]).

Накрая, заемополучателят няма право да предоставя кредитни или други финансови услуги на трети страни (с изключение на заемодателя и Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]).

е) Инструмент за кредитна линия в размер на 325 милиона евро, който вече е предоставен и подписан от DB AG и е наличен от 1 август 2024 г. до 31 декември 2026 г. включително ([90]). Приложимият лихвен процент за индивидуалната усвоена сума се изчислява въз основа на междубанковия лихвен процент (например 6-месечния EURIBOR в размер на 2,743 % към средата на ноември 2024 г., на годишна основа) ([91]), приложим през договорения лихвен период към момента на кандидатстването за заем (пазарни данни на Reuters), плюс марж, определен съгласно пазарните условия (понастоящем в размер на […] % годишно за теглене в евро), за рефинансиране на заемодателя и определената кредитоспособност на заемополучателя. Понастоящем рейтингът на заемополучателя е определен на „[…]“ от заемодателя. Обикновено рейтингите се преразглеждат и коригират на годишна основа. В съответствие с това приложимият лихвен процент понастоящем например за 6-месечен период възлиза на […] % на годишна основа.

([84]) От член 1, параграф 3 от „Споразумение за заем тип „мецанин“ относно рамка за финансиране в размер на [842] 000,00 EUR“ (превод на английски език).

([85]) От член 5, параграфи 1 и 2 от „Споразумение за заем тип „мецанин“ относно рамка за финансиране в размер на [842] 000,00 EUR“ (превод на английски език).

([86]) Изчислен от публично достъпни източници, като www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).

([87]) От член 2, параграф 3 от „Споразумение за заем тип „мецанин“ относно рамка за финансиране в размер на [842] 000,00 EUR“ (превод на английски език).

([88]) От член 7, буква а) от „Споразумение за заем тип „мецанин“ относно рамка за финансиране в размер на [842] 000,00 EUR“ (превод на английски език).

([89]) От член 12 от „Споразумение за заем тип „мецанин“ относно рамка за финансиране в размер на [842] 000,00 EUR“ (превод на английски език).

([90]) От член 1, параграфи 1 и 2 от „Рамков договор за кредитна линия в размер на 325 000 000,00 EUR“ (превод на английски език).

([91]) Публично достъпен от източници, като www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

Съгласно посоченото споразумение за заем DB Cargo няма право да предоставя кредитни или други финансови услуги на трети страни (с изключение на заемодателя и Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

Освен това DB Cargo се ангажира да получи предварителното одобрение на кредитните комитети на DB AG за следните решения във връзка с търговската политика ([93]):

а) при условие че DB Cargo се е възползвало от кредитната линия в размер на 250 милиона евро или по-малко към съответния момент: i) проекти за инвестиции и за продажба на активи, които не са част от настоящото средносрочно планиране на стопанската дейност, в размер над 10 милиона евро на проект, и ii) поемане на други бъдещи ангажименти, които не са част от настоящото средносрочно планиране на стопанската дейност, в размер над 10 милиона евро на проект;

б) при условие че DB Cargo се е възползвало от кредитната линия в размер над 250 милиона евро към съответния момент: i) проекти за инвестиции и за продажба на активи с общ размер над 5 милиона евро на проект и ii) поемане на други бъдещи ангажименти, надхвърлящи 5 милиона евро на проект;

в) в случай на проекти за продажба и обратен лизинг DB Cargo се ангажира пазарните условия да бъдат проверени от заемодателя.

Накрая, предоставянето на инструмента за кредитна линия е обвързано с условие предприятието DB Cargo да гарантира спазването на следните финансови съотношения и при необходимост да предприеме коригиращи мерки, за да се предотврати превишаване на съотношението. Ако съотношението бъде превишено, кредиторът има право да прекрати споразумението за кредит ([94]).

[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]

б) временна кредитна линия в размер на 434 милиона евро, която вече е предоставена и подписана от DB AG и е налична от 1 август 2024 г. до 31 март 2025 г. включително ([95]) при пазарни условия. Приложимият лихвен процент се изчислява въз основа на междубанковия лихвен процент (например 6-месечния EURIBOR в размер на 2,743 % към средата на ноември 2024 г., на годишна основа) ([96]), приложим през договорения лихвен период към момента на кандидатстването за заем (въз основа на пазарни данни на Reuters в реално време), плюс марж, определен съгласно пазарните условия (понастоящем в размер на […] % годишно за теглене в евро), за рефинансиране на заемодателя и определената кредитоспособност на заемополучателя ([97]) Понастоящем рейтингът на заемополучателя е определен на „[…]“. Обикновено рейтингите се преразглеждат и коригират на годишна основа. В съответствие с това приложимият лихвен процент към момента на приемане на решението на Комисията например за 6-месечен период възлиза на […] % на годишна основа.

([92]) От член 12, параграф 1 от „Рамков договор за кредитна линия в размер на 325 000 000,00 EUR“ (превод на английски език).
([93]) От член 12, параграф 2 от „Рамков договор за кредитна линия в размер на 325 000 000,00 EUR“ (превод на английски език).
([94]) От член 12, параграф 3 от „Рамков договор за кредитна линия в размер на 325 000 000,00 EUR“ (превод на английски език).
([95]) От член 1, параграфи 1 и 2 от „Рамков договор за мостова кредитна линия („мостово финансиране“) в размер на 434 000 000,00 EUR“ (превод на английски език).
([96]) Публично достъпен от източници, като например www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) От член 5, параграф 1 от „Рамков договор за мостова кредитна линия („мостово финансиране“) в размер на 434 000 000,00 EUR“ (превод на английски език).

До пълното изплащане на целия размер на непогасения кредит по тези кредитни линии DB Cargo се ангажира да не предоставя обезпечения на други кредитори, по-специално под формата на тежести по отношение на сегашните или бъдещите му активи, освен ако заемодателят не е дал предварително писмено съгласие за предоставянето на такива гаранции ([98]).

в) продажби на активи на стойност [460—560] милиона евро, която трябва да бъде осъществена до 2026 г. (както е описано в съображение 305, буква а) и в съображение 318), включващи:

а) очакваната продажба на активи (локомотиви) поради увеличение на дела на дейностите, възложени на външни изпълнители, в сегмента на превозите с маршрутни влакове на стойност приблизително […] милиона евро през 2025—2026 г.;

б) планираната продажба на излишни локомотиви в сегмента на комбинирания превоз на стойност приблизително […] милиона евро през 2025—2026 г.;

в) планираната продажба на излишни локомотиви от германско-френския коридор на стойност приблизително […] милиона евро през 2025—2026 г.;

г) продажбата на подбрани дялови участия в дъщерни дружества ([…]) на стойност приблизително […] милиона евро през 2025 г., както и

д) очакваната продажба на значителен дял на DB Cargo […] през 2025—2026 г.;

е) факторинг от […] EUR на притежавани от DB Cargo вземания на стойност [100—140] милиона евро с изгоден кредитен профил и следователно по-ниски разходи за финансиране;

ж) поемането от DB JobService GmbH на надници и обезщетения на стойност [100—140] милиона евро поради съкращения на служители на DB Cargo, произтичащи от плана за преструктуриране, с оглед на прилагането на колективните трудови договори и посочените в тях правила на групата на DB AG. DB JobService GmbH действа като агенция за заетост и намиране на работа на групата, като DB AG има интерес да централизира тази дейност като вътрешен за дружеството трудов пазар поради полезните взаимодействия и икономиите на разходи от гледна точка на съответствието на търсените и предлаганите умения или размера на обезщетенията при прекратяване на трудовото правоотношение в сравнение с възлагането на дейността на агенцията на доставчици — трети страни.

(258) Предложеният от германските органи собствен принос на получателя към разходите за преструктуриране, получен от различни източници на финансиране, обобщени в таблица 19, би бил в размер на 2 291 милиона евро — 54 % от разходите за преструктуриране, които съгласно оценката възлизат на 4 205 милиона евро.

Таблица 19

Обобщение на разходите за преструктуриране и източниците на финансиране

(в млн. евро)

РАЗХОДИ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ	млн. евро	ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	млн. евро
Действителни оперативни загуби (2022—2023 г.)	1 442	**Собствен принос**, от който	**2 291**
Очаквани оперативни загуби (2024 г.)	472	Подчинени конвертируеми заеми DB AG	842
Очаквани оперативни загуби (2025 г.)	[…]	Инструмент за кредитна линия DB AG	325
Разходи, свързани с персонала (JobService GmbH)	[...]	Временна кредитна линия DB AG	434
Други разходи за прехвърляне на стопанска дейност към дъщерните дружества на DB Cargo	[...]	Продажба на активи	4 […]
Рефинансиране на заеми с настъпващ падеж, CAPEX, OPEX, оборотен капитал	2 020	Факторинг на вземания	[...]
		Принос от JobService GmbH	[...]
Общо разходи за преструктуриране	**4 205**		
		Помощ за преструктуриране, от която	**1 914**
		Действително покритие на СППЗ (2022—2023 г.)	1 442
		Очаквано покритие на СППЗ (2024 г.)	472

([98]) От член 14, параграф 2 от „Рамков договор за мостова кредитна линия („мостово финансиране“) в размер на 434 000 000,00 EUR“ (превод на английски език).

4.1.4.2.3. Финансови прогнози в базовия и в песимистичния сценарий

(259) Германия обяснява, че всички допускания, съгласно които DB Cargo понастоящем изпълнява всеобхватен план за преструктуриране, имат за цел да се възстанови рентабилността на дружеството. DB Cargo разработи своя план за преструктуриране в тясно сътрудничество с външни консултанти, действащи като съветници. Германия посочва, че планът за преструктуриране вече е в ход и че са започнали изискваните по закон консултации с представителите на работниците и служителите на DB Cargo относно мерките по отношение на персонала.

(260) Германия обяснява, че залегналите в основата допускания за разходите между 2025 г. и 2029 г. са основани на прогнозите на групата DB, с изключение на развитието на разходите за локомотиви и товарни вагони, които са обхванати от общите очаквания за развитието на инфлацията. Между 2025 г. и 2029 г. прогнозираното развитие на разходите е, както следва:

Таблица 20

Допускания за разходите през периода 2025—2029 г.

Категории разходи (развитие на годишна база)	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	CAGR 2025—2029 г.
Енергия	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Маршрути	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Мрежови съоръжения на DB	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Закупуване на услуги int.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Закупуване на услуги nat.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Обмен на услуги int.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Обмен на услуги nat.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Оперативен персонал	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Надзорен и ръководен персонал	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Други разходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 57.

(261) Германия посочва, че допусканията в базовия сценарий на плана за преструктуриране засягат всички бизнес сегменти на DB Cargo (превози с единични вагони, превози с маршрутни влакове, комбиниран превоз) и се основават на четири основни стълба.

(262) Първо, предлага се радикална промяна на производствената система, като се премахват взаимовръзките между бизнес сегментите и се укрепват управленските стимули за отделни бизнес линии. С тази промяна ще се намали сложността на операциите и по този начин ще се повишат надеждността и качеството на продуктите на DB Cargo във всички сегменти. Освен това промяната в производствената система ще позволи да се намалят общите разходи.

(263) Второ, чрез отдаване на приоритет на рентабилността вместо на растежа DB Cargo се съсредоточава върху онези сегменти и клиенти, по отношение на които DB Cargo има — или след изпълнението на плана за преструктуриране ще постигне — конкурентна позиция на пазара, т.е. може да предоставя услуги на най-ниските цени или да предлага уникално портфолио от продукти.

(264) Трето, DB Cargo е отворено към и активно проучва възможности за повишаване на гъвкавостта на стопанската дейност и за съвместна дейност с партньори — трети страни, с цел изпълнение на споразумения за възлагане на дейности на външни изпълнители или за създаване на съвместни предприятия на пазари с възможности за бъдещ растеж, ако и когато възникнат такива възможности в бъдеще.

(265) Накрая, планът за преструктуриране предполага значителна промяна в начина, по който са организирани превозите с единични вагони. Германия посочва, че, заедно със схема за публично финансиране на превозите с единични вагони, тази мярка следва да позволи на съответния сегмент, който е в неизгодно положение от структурна гледна точка, да възвърне своята рентабилност.

(266) Германия посочва, че в резултат на плана за преструктуриране съгласно базовия сценарий се очаква DB Cargo да постигне рентабилност през 2026 г. и трайно да остане рентабилно (с положителна целева стойност на EBIT от 251 милиона евро през 2028 г. и 268 милиона евро през 2030 г.). Това предполага марж на EBIT от 6,3 % през 2028 г. и също така през 2030 г., като Германия посочва, че това ще бъде в съответствие с настоящите референтни показатели на отрасъла.

(267) В базовия сценарий се отчита фактът, че макар че общата пазарна позиция на DB Cargo в германския сектор за железопътни товарни превози най-вероятно ще намалее още повече, аналогично на предишните години, през следващите DB Cargo очаква относително стабилни производствени резултати в абсолютно изражение при превозите с единични вагони и с маршрутни влакове (за разлика от спад при комбинирания превоз), като по този начин ще допринесе за конкурентоспособността на железопътните товарни превози, а оттам и за повишен модален дял на железопътния транспорт.

(268) Освен това Германия посочва, че в плана за преструктуриране се приема, че работната сила на DB Cargo ще осъществи значителен принос по отношение на повишаването на гъвкавостта и внедряването на нови, незадължителни (обаче възнаградени) модели на смени с по-голяма продължителност на работното време за машинистите. На 2 октомври 2024 г. комитетът за съвместяване на интересите на DB Cargo договори намаляване на работната сила с 4 582 служители на пълно работно време до края на декември 2026 г. (приблизително 25 % от работната сила спрямо декември 2023 г.), което ще обхване 4 943 служители на пълно работно време (приблизително 27 % от работната сила) до края на декември 2029 г.

(269) Предвид сегашната икономическа обстановка, характеризираща се с липса на квалифицирани работници, увеличаващо се търсене от частния сектор на устойчиви видове транспорт и финансова подкрепа за сегмента на превозите с единични вагони, Германия счита, че планът за преструктуриране ще бъде благоприятстван от положителни външни условия и че в рамките на периода на преструктуриране ще бъде постигнато възстановяване на жизнеспособността.

(270) Въз основа на посочените по-горе съображения Германия посочва, че базовият сценарий на плана за преструктуриране на DB Cargo ще позволи на дружеството да възстанови своята жизнеспособност до края на периода на преструктуриране (31 декември 2026 г.), когато се очаква да реализира положителен нетен доход в размер на 95 милиона евро.

(271) Германия обяснява, че се очаква да бъдат постигнати такива финансови резултати благодарение на генерирането на положителна EBIT още към 2026 г. (в размер на 188 милиона евро) в резултат на умерен ръст на приходите ([…]) спрямо разходната база, която се очаква да остане по същество без промяна през периода на преструктуриране ([…]), в съчетание със значително преструктуриране на работната сила ([…]) и повишаване на производителността посредством подобряване на гъвкавостта на стопанската дейност (разходи за материали и други оперативни разходи […]).

(272) Германия посочва, че умереният ръст на приходите в базовия сценарий по същество произтича от различните мерки на плана за преструктуриране, описани по-горе в раздел 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.), и по-специално от следните мерки:

a) сегмент на превозите на товари с единични вагони: в резултат на подобренията на качеството на продукта ще може да се коригира базовата цена, а очакваната федерална субсидия на превозите на товари с единични вагони се очаква да допринесе резултатите на този сегмент да станат оперативно положителни през 2026 г. и от 2027 г. нататък да се възвърне разумна рентабилност на равнището на нетния доход. Развитието на цените

отразява прехвърлянето на увеличенията на факторната себестойност. В резултат на това се прогнозира, че между 2025 г. и 2030 г. в сегмента на превозите с единични вагони ще бъде отчетено умерено увеличение на обема с кумулативен годишен темп на растеж (CAGR) в размер на […] %, докато цените се очаква да се увеличават с постоянен темп при CAGR, възлизащ на […] %. Германия обаче подчертава, че без федералната подкрепа за превозите с единични вагони този сегмент ще продължи да реализира загуби въпреки приложимите мерки на плана за преструктуриране;

а) сегмент на превозите с маршрутни влакове: въз основа на повишаването на производителността и качеството DB Cargo очаква да е в състояние да увеличи цените в умерена степен при прогнозен CAGR ([99]), възлизащ на около […] %, на пазара. Освен това се очаква допълнителен потенциал за приходи от ефекта на структурата на товарните превози поради промените в глобалната политическа обстановка (която благоприятства например енергетиката и отбраната). В резултат на това се прогнозира, че между 2025 г. и 2030 г. в сегмента на маршрутните влакове ще бъде отчетено незначително увеличение на обема с CAGR в размер на […] %, докато при CAGR, възлизащ на […] %, се очаква цените да се увеличават с постоянен темп. Развитието на цените отразява прехвърлянето на увеличенията на факторната себестойност.

б) сегмент на комбинирания превоз: проучват се варианти за партньорства в пазарните сегменти с възможности за растеж в бъдеще, т.е. в сегмента на морския комбиниран превоз. Прогнозира се, че между 2025 г. и 2030 г. в сегмента на морския комбиниран превоз ще бъде отчетено умерено увеличение на обема с CAGR в размер на […] %, докато при CAGR, възлизащ на […] %, се очаква цените да се увеличават с постоянен темп. Развитието на цените отразява прехвърлянето на увеличенията на факторната себестойност.

(273) От друга страна, Германия обяснява, че намаляването на разходите в базовия сценарий произтича най-вече от различните мерки на плана за преструктуриране, описани по-горе в раздел 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.), и по-специално от следните мерки:

а) сегмент на превозите на товари с единични вагони: радикалната промяна на производствената система (капсулиране) и фундаменталното преразглеждане и реорганизиране на мрежата за превози с единични вагони на DB Cargo посредством, наред с другото, увеличаването на честотата на пътуванията на дълги разстояния, преразглеждането на услугите за подаване и разпределение, както и стандартизацията на търговските оферти;

б) сегмент на превозите с маршрутни влакове: преходът към превръщането в доставчик на интелигентно логистично осигуряване посредством i) оптимизиране на портфолиото за клиентите към сложни и иновативни решения за железопътен транспорт и внедряване на специални редовни услуги за важни клиенти и ii) повишаване на надеждността и качеството на производството посредством, наред с другото, отделяне на производството на маршрутни влакове от превозите с единични вагони и повишаване на производителността чрез по-гъвкави трудови договори с по-голяма продължителност на работното време за машинистите (на доброволна основа) и използване на външни доставчици на услуги;

в) сегмент на комбинирания превоз: капсулиране на производството и изграждане на самостоятелни предприятия със специално заделени ресурси, като DB Cargo очаква това да укрепи управленските стимули (въз основа на ангажираност от началната до крайната точка), а оттам и ефективността. Ключовите мерки са свързани с оптимизиране на портфолиото чрез преустановяване на нерентабилните превози (например чрез намаляване на продажбите на услуги на превозвачи с около […] % от обема), промяна на предлаганата мрежа за континентален комбиниран превоз и внедряване на преразгледан производствен модел, с който постепенно се премахва настоящият модел, съгласно който маневрирането на всички морски вагони се извършва само в един център в Maschen (близо до пристанище Хамбург). Освен това процесите ще бъдат рационализирани в съответствие с конкретни бизнес нужди. В допълнение, на 2 октомври 2024 г. комитетът за съвместяване на интересите се споразумя за изменение на настоящите трудови правила на DB Cargo по отношение на комбинирания превоз. Германия обяснява, че това води до значително опростяване на модела на стопанска дейност на DB Cargo по отношение на комбинирания превоз, което ще осигури същото повишаване на производителността като предвиденото в отправеното преди това предложение за намаляване на услугите за осигуряване на тяга от DB Cargo и прехвърлянето им на дъщерни дружества за тяга с повече гъвкавост в техните трудови договори, а оттам и по-висока производителност на машинистите (например престой в крайни станции, специална компенсация за времето на пътуване). Германия също така обяснява, че постигането на това споразумение през октомври 2024 г. ще позволи на DB Cargo да намали броя на собствените машинисти,

([99]) CAGR означава кумулативен годишен темп на растеж.

общопроизводствените разходи и персонала на контролната кула поради новите трудови правила, които позволяват повишаване на производителността. Поради това няма да бъде необходимо DB Cargo да прехвърля дейности към дъщерните дружества за осигуряване на тяга. Мерките водят до намаляване с приблизително 330 служители в еквивалент на пълно работно време по отношение на машинистите, приблизително 130 служители в еквивалент на пълно работно време по отношение на служителите за планиране на производството и служителите на надзорни и ръководни позиции, както и приблизително 155 служители в еквивалент на пълно работно време, що се отнася до служителите в контролната кула, в сравнение с действителния брой на тези позиции през юли 2023 г. Въз основа на това Германия счита, че DB Cargo може да реализира значителни икономии на разходите и в този сегмент.

(274) Освен това Германия добавя, че планът за преструктуриране включва мерки, насочени към административните и общопроизводствените разходи. От една страна, Германия очаква, че принципът „приоритет на печалбите пред растежа“, както и оптимизирането на портфолиото ще позволят да се намалят общите разходи, например по отношение на разходите за персонал и на всички свързани с персонала разходи като разходите за наем на офис пространства. От друга страна, Германия обяснява, че с плана за преструктуриране ще бъдат приложени няколко мерки за ефективност, включително задълбочена стандартизация на ИТ структурите, намаляване на дублиращите се организационни структури, както и преразглеждане на планирането, диспечерските дейности и процедурите на контролната кула, и че тези мерки следва да допринесат за намаляване на разходите и осигуряване на възможност за предлагане на рентабилни услуги на конкурентни цени. Взети заедно, тези мерки ще доведат до намаляване с еквивалент на над 400 места на пълно работно време в сравнение с действителния брой на тези позиции през юли 2023 г. (в допълнение към вече описаните по-горе мерки за комбинирания превоз).

(275) Освен това Германия подчертава, че планът за преструктуриране на DB Cargo се различава от предишните усилия за повишаване на ефективността и рентабилността на дружеството. Германия обяснява по-специално, че с него се надхвърлят по-плавните мерки за подобряване на оперативната ефективност, като се променят из основи производствените процеси на DB Cargo, както и организационната му структура и корпоративната му стратегия.

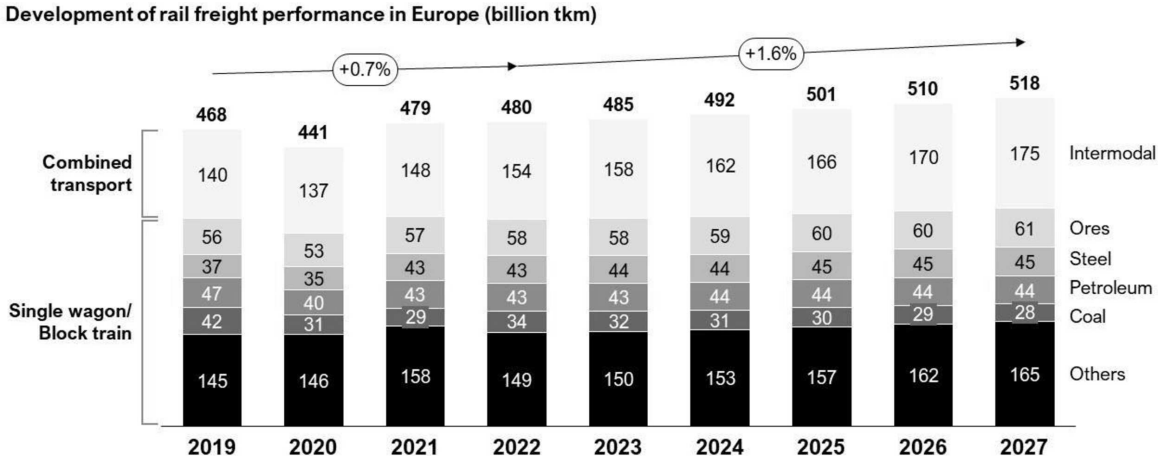
(276) Германия добавя, че външните условия за успешно осъществяване на плана за преструктуриране ще бъдат по-благоприятни, отколкото в миналото, поради изложените по-долу причини.

а) В допълнение към залегналия в основата растеж на ключови отрасли, политическата подкрепа (например схемите за търговия с емисии) и инвестициите в железопътната инфраструктура се очаква да допринесат за растежа на пазара на железопътни товарни превози. Всъщност Германия твърди, че докато в миналото бе отчетена стагнация по отношение на модалния дял на железопътните товарни превози, понастоящем е налице силен ангажимент — както от страна на германското правителство, така и от Европейската комисия — за увеличаване на модалния дял на железопътните товарни превози, както и че отдаваният от тях приоритет на декарбонизацията на транспортния сектор в контекста на политиките за опазване на климата ще доведе до по-големи инфраструктурни инвестиции в железопътните товарни превози и до пряка финансова подкрепа за компенсиране на неизгодното от структурна гледна точка положение, в което се намират понастоящем мрежите за превози с единични вагони спрямо превозите с камиони.

б) Освен това Германия счита, че успоредно с публичния сектор се увеличава и търсенето на неутрални по отношение на въглеродните емисии видове транспорт от страна на частния сектор и че това следва да доведе до по-голяма готовност съществуващите и бъдещите клиенти да плащат за решения с железопътни товарни превози, като Германия очаква това на свой ред да допринесе за укрепване на железопътния транспорт в интермодалната конкуренция с автомобилния транспорт.

в) Накрая, Германия посочва, че понастоящем DB Cargo претърпява бързо протичащи демографски промени, което подпомага осъществяването на плана за преструктуриране, тъй като служителите, постъпили в дружеството в рамките на големите програми за набиране на кадри през 80-те години на 20-и век, вече започват да се пенсионират, което води до намаляване на работната сила поради пенсиониране над 3,5 % годишно — процес, който ще продължи до края на 20-те години на 21-ви век. Германия твърди, че този процес подпомага осъществяването на плана за преструктуриране на DB Cargo, тъй като намаляването на работните места няма да доведе до голяма необходимост от съкращения.

(277) В резултат на посоченото по-горе, макар че външните обстоятелства, като например търговските конфликти и пандемията от COVID-19, доведоха до намаляване на икономическата дейност и следователно до малко по-слабо търсене на железопътни товарни превози през последните години (подобни развития се отчитат и в други сегменти на товарните превози), през следващите години се очаква пазарът на железопътни товарни превози да нарасне отново с CAGR, възлизащ на 1,6 % за периода 2022—2027 г.



Източник: информация, предоставена от Германия на 31 октомври 2023 г., стр. 2024, 58, данни от консултантското дружество SCI/Verkehr.

(278) При разглеждане на всеки бизнес сегмент поотделно Германия посочва следните съображения във връзка с ръста на обема:

а) единични вагони/маршрутни влакове: Германия обяснява, че с единични вагони или с маршрутни влакове се превозва широка гама от стоки. Някои от най-често срещаните видове стоки са руда, стомана, нефт, въглища, химикали, автомобили, отпадъци и потребителски стоки. Аналогично на комбинирания превоз, превозите с маршрутни влакове и с единични вагони бяха засегнати от макроикономическите нарушения през последните няколко години, които доведоха до спад със 7 % през 2020 г. и до бързо възстановяване през следващата година (8,6 % през 2021 г.);

б) през периода 2022—2027 г. се очаква цялостен умерен ръст на обема на железопътните товарни превози с CAGR, възлизащ на 0,8 % годишно. Германия посочва, че този ръст се дължи на развитието на залегналите в основата отрасли. Поради икономическия преход към производството на полуготови стоки, както и поради тенденцията към възобновяеми енергийни източници търсенето на някои суровини (особено на руда и въглища) в Европа не отбелязва растеж. Като последица от това се очаква търсенето на превози с маршрутни влакове и с единични вагони в тези отрасли да остане стабилно или да намалее. Очаква се други видове продукти (например стомана, химикали, автомобили, потребителски стоки) да генерират допълнително търсене на превози с маршрутни влакове и с единични вагони. Очаква се например силен ръст на автомобилната индустрия (CAGR, възлизащ на 8,6 %, между 2022 г. и 2027 г.) с възстановяването ѝ след предишните предизвикателства, например прекъсванията на веригата на доставките. Същевременно се развиват нови пазари, които се очаква да осигурят допълнителен потенциал за ръст на железопътните товарни превози. Германия обяснява, че примерите за такива бизнес възможности включват железопътни решения за тръбопроводите за водород от възобновяеми източници, при които са необходими железопътни връзки за преодоляване на пропуските в съществуващите мрежи от тръбопроводи, логистични концепции за производството на автомобилни акумулаторни батерии, както и декарбонизация на стоманодобивната промишленост в Европа, което ще доведе до нови решения на кръговата икономика, като металните отпадъци ще имат много по-голяма роля за производството на стомана през следващите години. В резултат на тези развития необходимият обем на превозите може да доведе до съживяване на железопътните товарни превози;

в) комбиниран превоз: Германия посочва, че комбинираният превоз представлява една трета от европейския пазар на железопътни товарни превози и също така допринася за растежа с проценти, които в исторически план са над средните, като се отчита силно възстановяване след пандемията от COVID-19 с 8,6 % през 2021 г. и 3,2 % през 2022 г., в резултат на което през периода 2017—2022 г. CAGR възлиза на 4,2 % годишно. Германия обяснява, че за следващите години се очаква растежът да остане висок при CAGR, възлизащ на 2,6 % (2022—2027 г.), дължащ се основно на ръста на БВП. Освен това Германия посочва, че комбинираният превоз ще бъде в благоприятно положение поради нарастващия обем, по-специално на готови изделия, нарастващия морски трафик на ключови европейски пристанища, увеличаващото се използване на контейнери и новите технологии за транспортиране с полуремаркета. Същевременно комбинираният превоз става по-достъпен поради инвестиции в инфраструктурата (по-специално терминалите), които позволяват повишаване на капацитета в съответствие с нарастващото търсене.

(279) С оглед на посочените по-горе очаквания за ръст на пазара Германия посочва, че допусканията на DB Cargo за нарастване на обема са консервативни и че в краткосрочен и средносрочен план DB Cargo не разчита на обусловения от пазара ръст на превозите с единични вагони. Според Германия в сегментите на маршрутните влакове и на комбинирания превоз планирането на DB Cargo е под процента на ръст на пазара.

(280) Накрая, Германия изтъква, че посочените по-горе съображения, залегнали в основата на плана за преструктуриране, трябва да бъдат оценени с оглед не само на силната интермодална конкуренция с автомобилния транспорт, но и с оглед на изключително конкурентния пазар на железопътни товарни превози от интрамодална гледна точка. В този контекст Германия обяснява, че общият дял на операторите, различни от DB Cargo, в обема на железопътните товарни превози в Германия е 57 % (в тонкилометри през 2022 г.), което е значителен дял в сравнение с останалите държави членки в Европа. В тази връзка Германия посочва, че макар DB Cargo да е предишният заварен оператор, неговият дял от обема на железопътните товарни превози в Германия е на предпоследно място сред всички заварени оператори в съответната им страна във всички държави членки, в които DB Cargo извършва дейност. Освен това Германия посочва, че например LINEAS притежава дял от 57 % в Белгия, Groupe SNCF притежава дял от 67 % във Франция, а CD Cargo притежава дял от 65 % в Чехия. Същевременно от 2016 г. насам делът на DB Cargo от германския обем на железопътните товарни превози е намалял с 11 процентни пункта.

4.1.4.2.3.1. Финансови параметри на базовия сценарий

(281) Въз основа на посочените по-горе допускания, използвани за финансовите прогнози в плана за преструктуриране на DB Cargo, Германия обяснява, че в базовия сценарий на плана за преструктуриране се отчитат редица развития, настъпили през 2023 г. и в началото на 2024 г., например стачките на машинистите (между януари и април 2024 г.), намаляването на федералните бюджети за схемите за подпомагане, отрицателната тенденция по отношение на обема (без стачки и като се включва загубата на обем на превозите поради прехвърлянето на увеличенията на цените) в резултат на икономическото забавяне, инфлацията и увеличенията на заплатите на персонала, повишената ценова конкуренция и забавянето на някои мерки на плана за преструктуриране на DB Cargo. Германия посочва, че в този контекст базовият сценарий включва и ответни мерки (съображение 242), насочени към преодоляване на неблагоприятните ефекти на тези развития, така че DB Cargo да постигне възстановяване на жизнеспособността в рамките на периода на преструктуриране.

(282) На таблица 21 е показан изчисленият количествено ефект на базовия сценарий под формата на прогнозен отчет за доходите на DB Cargo през периода на преструктуриране (1 януари 2022 г.—31 декември 2026 г.).

Таблица 21

Отчет за доходите на DB Cargo в базовия сценарий

(в млн. евро)

	Действителни 2021 г.	Действителни 2022 г.	Действителни 2023 г.	Прогнозни 2024 г.	Планирани 2025 г.	Планирани 2026 г.	Планирани 2027 г.	Планирани 2028 г.	Планирани 2029 г.	Планирани 2030 г.
Приходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Други оперативни доходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Общо резултати	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Разходи за материали	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Разходи за персонал	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Други оперативни разходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Междуфирмени услуги	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(в млн. евро)

	Действи-телни 2021 г.	Действи-телни 2022 г.	Действи-телни 2023 г.	Прогнозни 2024 г.	Плани-рани 2025 г.	Плани-рани 2026 г.	Плани-рани 2027 г.	Плани-рани 2028 г.	Плани-рани 2029 г.	Планира-ни 2030 г.
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Амортизация	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Нетна лихва	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Доходи от инвестиции	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Други финансови доходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Извънредни доходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Данъци	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EAT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Прехвърляне на печалби и загуби	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Нетен доход	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 16.

(283) Както е видно от таблица 21, Германия очаква DB Cargo все пак да отчете загуба от 348 милиона евро през 2024 г. на ниво EBIT, докато, считано от 2026 г., съгласно базовия сценарий според плана за преструктуриране на DB Cargo се предвиждат положителни стойности на EBIT, с начална стойност в размер на […] милиона евро до края на периода на преструктуриране (края на 2026 г.), които като цяло се дължат на нови концепции за производството, позволяващи повишаване на производителността и намаляване на разходите за персонал в отговор на загубите на обем.

(284) Въпреки че се планира нетният доход да остане отрицателен до 2025 г. (в размер на […] EUR), съгласно плановете той трябва да стане положителен до края на периода на преструктуриране (в размер на […] EUR) и да продължи да се увеличава с постоянен темп след това.

(285) Що се отнася до параметрите на прогнозния счетоводен баланс на DB Cargo, както е видно от таблица 22, Германия очаква позицията на собствения капитал на DB Cargo да остане положителна през целия период на преструктуриране (1 януари 2022 г.—31 декември 2026 г.) и след това.

Таблица 22

Счетоводен баланс на DB Cargo в базовия сценарий

(в млн. евро)

	Действителни 2021 г.	Действителни 2022 г.	Действителни 2023 г.	Прогнозни 2024 г.	Планирани 2025 г.	Планирани 2026 г.	Планирани 2027 г.	Планирани 2028 г.	Планирани 2029 г.	Планирани 2030 г.
Общо активи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Нетекущи активи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Имоти, машини и съоръжения	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Нематериални активи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Финансови активи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Текущи активи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Материални запаси	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Търговски вземания	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Други вземания и активи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Финансови вземания	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Парични средства и парични еквиваленти	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Общо пасиви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Собствен капитал	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Пасиви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Провизии	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Финансови пасиви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Търговски задължения	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Други пасиви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 17.

(286) Въз основа на прогнозните финансови отчети на DB Cargo Германия посочва, че през периода на преструктуриране се очаква основните съотношения на финансовите резултати на DB Cargo да се развият по начина, обобщен в таблица 23:

Таблица 23

Базов сценарий според плана за преструктуриране на DB Cargo

Съотношения на финансовите резултати през периода на преструктуриране и след това

(в млн. евро)

КПЕ	Действителни 2023 г.	Прогнозни 2024 г.	Планирани 2025 г.	Планирани 2026 г.	Планирани 2027 г.	Планирани 2028 г.	Планирани 2029 г.	Планирани 2030 г.
Вложен капитал	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Позиция на собствения капитал (в края на годината)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Дългови задължения	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Позиция на ликвидност (в края на годината)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на EBITDA (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на EBIT (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RoE (%) (с изключение на прехвърлянето на печалби и загуби) ([1])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RoCE (%) ([2])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([1]) 1RoE (възвръщаемост на собствения капитал) = печалби след данъци (EAT)/собствен капитал
([2]) 2RoCE (възвръщаемост на вложения капитал) = EBIT/вложен капитал
Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 19.

(287) Както е видно от таблица 23 по-горе, Германия посочва, че базовият сценарий според плана за преструктуриране на DB Cargo ще доведе до подобряване на съотношенията на финансовите резултати на DB Cargo през периода на преструктуриране, като до края на периода на преструктуриране се планира ROCE на DB Cargo да надхвърли WACC на дружеството ([100]).

(288) На таблица 24 са показани най-новите (т.е. от 2021 г. и 2023 г.) данни за рентабилността на някои от конкурентите на DB Cargo в Европейския съюз. Това сравнение включва три различни групи, които могат да бъдат разграничени от гледна точка на покритието на пазара във връзка с продукта, като всяка от тях е с различен профил на рентабилността: i) интегратори, които осъществяват превози с единични вагони, и такива, които не извършват такива превози, ii) доставчици на тяга и iii) интегрирани оператори на комбиниран превоз.

(289) В съответствие с предоставените от Германия данни през периода 2021—2023 г. маржът на EBIT в групата на дружествата аналози, която е съставена от набор от европейски оператори на железопътни товарни превози, е бил средно 2 % (като медианната стойност също е била 2 %). Въз основа на прогнозните стойности за 2025 г. се очаква маржът на EBIT на DB Cargo в размер на […] % да е малко по-нисък от средния за отрасъла. DB Cargo обаче очаква маржът му на EBIT да се повиши на […] % до края на периода на трансформация (края на декември 2026 г.). Такова равнище съответства на подгрупата на интеграторите, които не осъществяват превози с единични вагони, като те постигат марж на EBIT от средно 5 %.

([100]) Германия посочва, че средната претеглена цена на капитала (WACC) на DB Cargo възлиза на […] %. WACC е сборът от умножаването на цената на дълга и цената на собствения капитал по съответните коефициенти. Цената на собствения капитал в размер на 20 % е изчислена посредством модел за оценка на капиталовите активи и се състои от: i) безрисков процент в размер на 2,5 % и ii) премията за специфичния риск за дружеството, която се получава от пазарната рискова премия в размер на […] %, умножена по коефициент „бета“ ([…]). Приема се, че цената на дълга е 4,5 % въз основа на вътрешен кредитен рейтинг „[…]“. Претеглянето се основава на нивото на задлъжнялост, очаквано в края на данъчната 2024 година, в размер на […] милиона евро и на нивото на собствения капитал в размер на […] милиона евро, от което следва, че коефициентът дълг/собствен капитал е 370 %. Въз основа на тези допускания Германия посочва, че се прогнозира WACC на DB Cargo да бъде около […] %.

Таблица 24

Ключови показатели в групата на дружествата анализи през периода 2021—2023 г.

Наименование	Държава	Бизнес сегмент	Приходи 2023 г. (в млн. евро)[1)] ([1])	Марж на EBIT Ø 2021—2023 г.
ČD Cargo	Чешка република	Интегратор (МВ, КП)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Австрия	Интегратор (ЕВ, МВ, КП)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Словакия	Интегратор (ЕВ, МВ, КП)	304	2 %
PKP Cargo	Полша	Интегратор (ЕВ, МВ, КП)	1 263	2 %
TX Logistik	Германия	Интегратор (МВ, КП)	250 ([1])	4 %2)
LINEAS	Белгия	Интегратор (ЕВ, МВ, КП)	463	- 24 %
Green Cargo AB	Швеция	Интегратор (ЕВ, МВ, КП)	426	3 %
Fret SNCF	Франция	Интегратор (ЕВ, МВ, КП)	730	- 3 %
RheinCargo	Германия	ДОВ	175 ([1])	2 % ([2])
Lokomotion	Германия	ДОВ	112 ([1])	3 % ([2])
Hector Rail Germany	Германия	ДОВ	34	- 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) ([3])	Чешка република	Интегриран оператор на КП	621	16 %
PCC Intermodal	Полша	Интегриран оператор на КП	136	6 %
boxXpress	Германия	Интегриран оператор на КП	129	2 %
Loconi	Полша	Интегриран оператор на КП	49 ([1])	5 % ([2])
Hupac	Швейцария	Интегриран оператор на КП	740	1 %
Naviland Cargo	Франция	Интегриран оператор на КП	167 ([1])	6 %
Средноаритметична стойност			***508***	***2 %***
Медианна стойност			***426***	***2 %***
Средноаритметична стойност — интегратори без ЕВ			***432***	***5 %***

Забележка: ЕВ = единични вагони; МВ = маршрутни влакове; КП = комбиниран превоз; ДОВ = дружество, обслужващо влакове

([1]) 1) Най-новите налични данни са за 2022 г.

([2]) 2) Средната стойност на маржа на EBIT се отнася до периода 2021—2022 г. предвид точка 1), вж. по-горе.

([3]) 3) Metrans е част от интермодалния сегмент на HHLA и е реализирало над 95 % от приходите на HHLA в този сегмент през 2023 г.

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 27.

4.1.4.2.3.2. Финансови параметри на песимистичния сценарий

(290) Германия обяснява, че песимистичният сценарий според плана за преструктуриране на DB Cargo е основан на базовия сценарий, като е коригиран за възможни специфични неблагоприятни развития.

(291) Възможните неблагоприятни развития са обобщени в таблица 25.

Таблица 25

Рискове, включени в песимистичния сценарий на DB Cargo

Рискове, включени в песимистичния сценарий от 2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030 г.
1) Нетен риск от намаляване на федералните бюджети за схемите за подпомагане на железопътните товарни превози	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2) Намаляване на схемата за подпомагане на превозите с единични вагони	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
3) По-високи оперативни разходи поради отлагане на внедряването на системата TAF/TSI на DB InfraGO	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
4) По-слабо нарастване на обема в сравнение с първоначално планираното поради прехвърляне върху клиентите на повишените такси за достъп до релсовия път и за съоръженията за маневриране, както и поради продължаващи икономически слабости в стоманодобивната промишленост в Германия (ефект върху EBIT след премахване на единствените променливи разходи, по-специално разходите за достъп до релсовия път и разходите за енергия)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Δ Възникали рискове, общо	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 53.

(292) Както е видно от таблица 25, според Германия песимистичният сценарий в допълнение към вече включените в базовия сценарий рискове следва да отразява рискове, наред с другото, като допълнително намаляване на федералните схеми за подпомагане и по-слабо нарастване на обема от очакванията в базовия сценарий поради продължаващи икономически слабости в стоманодобивната промишленост в Германия.

(293) Германия също така посочва, че са определени ответните мерки, които биха могли да бъдат предприети, в случай че песимистичният сценарий се превърне в реалност. Очаква се тези ответни мерки (най-вече допълнителното намаляване на разходите и на персонала и операциите, свързани с продажби и обратен лизинг на локомотиви) да смекчат посочените по-горе допълнителни рискове, включени в песимистичния сценарий, както е посочено в следващата таблица.

Таблица 26

Ответни мерки, включени в песимистичния сценарий на DB Cargo

Ответни мерки, включени в песимистичния сценарий	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030 г.
EBIT в базовия сценарий от 2024 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Δ Възникали рискове, общо	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1) Оперативни ответни мерки	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Ответни мерки, включени в песимистичния сценарий	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030 г.
2) Продажба и обратен лизинг на локомотиви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT в песимистичния сценарий от 2024 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 55.

(294) Тези ответни мерки следва да позволят на DB Cargo да постигне рентабилност през 2026 г. (с планирана EBIT в размер на […] EUR) и след това въпреки отрицателните равнища на EBIT в размер на […] EUR през 2025 г., както се потвърждава в прогнозния отчет за доходите на DB Cargo в песимистичния сценарий по-долу:

Таблица 27

Отчет за доходите на DB Cargo според песимистичния сценарий

(в млн. евро)

	Действителни 2021 г.	Действителни 2022 г.	Действителни 2023 г.	Прогнозни 2024 г.	Планирани 2025 г.	Планирани 2026 г.	Планирани 2027 г.	Планирани 2028 г.	Планирани 2029 г.	Планирани 2030 г.
Приходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Други оперативни доходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Общо резултати	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Разходи за материали	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Разходи за персонал	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Други оперативни разходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Междуфирмени услуги	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Амортизация	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на EBIT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Нетна лихва	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Доходи от инвестиции	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(в млн. евро)

	Действителни 2021 г.	Действителни 2022 г.	Действителни 2023 г.	Прогнозни 2024 г.	Планирани 2025 г.	Планирани 2026 г.	Планирани 2027 г.	Планирани 2028 г.	Планирани 2029 г.	Планирани 2030 г.
Други финансови доходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Извънредни доходи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ЕВТ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Данъци	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ЕАТ	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Прехвърляне на печалби и загуби	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Нетен доход	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 22 ноември 2024 г. (окончателен план за преструктуриране), стр. 49.

(295) Въпреки че нетният доход на DB Cargo в песимистичния сценарий остава в значителна степен отрицателен до 2025 г. ([…] EUR), Германия очаква, че той ще стане положителен до края на периода на преструктуриране ([…] EUR) и ще продължи да нараства с постоянен темп след това.

(296) Що се отнася до параметрите на прогнозния счетоводен баланс на DB Cargo в песимистичния сценарий, както е видно от таблица 28, Германия очаква позицията на собствения капитал на DB Cargo да остане положителна през целия период на преструктуриране и след това.

Таблица 28

Счетоводен баланс на DB Cargo според песимистичния сценарий

(в млн. евро)

	Действителни 2021 г.	Действителни 2022 г.	Действителни 2023 г.	Прогнозни 2024 г.	Планирани 2025 г.	Планирани 2026 г.	Планирани 2027 г.	Планирани 2028 г.	Планирани 2029 г.	Планирани 2030 г.
Общо активи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Нетекущи активи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Имоти, машини и съоръжения	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Нематериални активи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Финансови активи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Текущи активи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Материални запаси	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(в млн. евро)

	Действителни 2021 г.	Действителни 2022 г.	Действителни 2023 г.	Прогнозни 2024 г.	Планирани 2025 г.	Планирани 2026 г.	Планирани 2027 г.	Планирани 2028 г.	Планирани 2029 г.	Планирани 2030 г.
Търговски вземания	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Други вземания и активи	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Финансови вземания	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Парични средства и парични еквиваленти	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Общо пасиви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Собствен капитал	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Пасиви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Провизии	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Финансови пасиви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Търговски задължения	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Други пасиви	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: информация, предоставена от Германия на 31 октомври 2024 г., стр. 49 и 50.

(297) Въз основа на горепосочените прогнозни финансови отчети на DB Cargo Германия посочва, че през периода на преструктуриране е планирано основните съотношения на финансовите резултати на DB Cargo да се развият по начина, обобщен в следващата таблица:

Таблица 29

Песимистичен сценарий според плана за преструктуриране на DB Cargo

Съотношения на финансовите резултати през периода на преструктуриране

КПЕ (в млн. евро)	Действителни 2023 г.	Прогнозни 2024 г.	Планирани 2025 г.	Планирани 2026 г.	Планирани 2027 г.	Планирани 2028 г.	Планирани 2029 г.	Планирани 2030 г.
Вложен капитал	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Позиция на собствения капитал (в края на годината)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Дългови задължения	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Позиция на ликвидност (в края на годината)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на EBITDA (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

КПЕ (в млн. евро)	Действителни 2023 г.	Прогнозни 2024 г.	Планирани 2025 г.	Планирани 2026 г.	Планирани 2027 г.	Планирани 2028 г.	Планирани 2029 г.	Планирани 2030 г.
Марж на EBIT (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RoE (%) (с изключение на прехвърлянето на печалби и загуби) ([1])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
RoCE (%) ([2])	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([1]) 1RoE (възвръщаемост на собствения капитал) = печалби след данъци (EAT)/собствен капитал
([2]) 2RoCE (възвръщаемост на вложения капитал) = EBIT/вложен капитал
Източник: информация, предоставена от Германия на 31 октомври 2024 г., стр. 50.

(298) Както е видно от таблица 29 по-горе, Германия посочва, че базовият сценарий според плана за преструктуриране на DB Cargo ще доведе до подобряване на съотношенията на финансовите резултати на DB Cargo през периода на преструктуриране и до края на периода на преструктуриране се планира ROCE на DB Cargo да надхвърли WACC на дружеството.

4.1.5. *Мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията и търговията*

(299) С оглед да се смекчат отрицателните ефекти върху конкуренцията и търговията, произтичащи от помощта за преструктуриране, след многобройни обсъждания с Комисията Германия предложи мерки, които бяха добавени към плана за трансформация като съпътстващи мерки и ще бъдат в сила до 31 декември 2026 г., както следва:

4.1.5.1. Общи ангажименти относно търговската политика

(300) Германия поема ангажимент да гарантира, в обхвата на възможностите, с които разполага съгласно своето дружествено право, че DB Cargo прилага предпазлива, надеждна и устойчива търговска политика по време на изпълнението на плана за трансформация с цел възстановяване и запазване на жизнеспособността в дългосрочен план в съответствие с разпоредбите на въпросния план.

(301) Германия също така поема ангажимент да гарантира, че DB Cargo няма да популяризира предоставянето на разглежданата в настоящия случай помощ или предимствата, произтичащи от нея.

4.1.5.1.1. Забрана за придобиване

(302) Германия гарантира, в обхвата на своите възможности съгласно член 65 от ВНО, че DB Cargo няма да придобива никакви дялове до края на периода на преструктуриране. Това се прилага mutatis mutandis към придобиването на дружества посредством прехвърлянето на активи.

(303) Тази забрана за придобиване не обхваща вътрешногруповите продажби на активи и вътрешногруповото преструктуриране.

(304) DB Cargo може да придобива дялове в дружества при извънредни обстоятелства с предварителното одобрение на Комисията, по-специално когато това е необходимо, за да се гарантира неговата жизнеспособност в дългосрочен план или поради други наложителни причини, като интересите в областта на сигурността на държавата, например покупки, свързани с превози от Bundeswehr. Това не засяга член 346 от ДФЕС.

4.1.5.1.2. Продажби на акции

(305) Германия поема ангажимент, в обхвата на своите възможности съгласно член 65 от ВНО, че DB Cargo ще продаде дяловите си участия, описани по-долу, на независим купувач […]. Терминът „продажба“, „продажба на активи“ и „освобождаване“ включват не само прехвърлянето на дялове в дружеството, но и прехвърлянето на активите на дадено дружество.

а) освобождаване от дялови участия в района на следния терминал:

а) [...]

б) [...]

в) [...]

г) [...]

д) [...]

е) [...]

б) продажба на значителен миноритарен дял в морския комбиниран превоз […] (включително продажба на […] локомотива);

в) продажба на дялови участия в логистични дъщерни дружества:

а) [...]

б) [...]

в) [...]

(306) Продажбите се извършват на недискриминационна основа в съответствие с икономическите принципи и с основани на пазара гаранции от продавача („представителство и гаранции“).

(307) Продажбите ще бъдат извършени възможно най-скоро и най-късно до […]. Счита се, че е извършена продажба на датата, на която бъде подписан правно обвързващ договор за закупуване („договор за продажба“). Ако бъдат продадени части на няколко купувачи съответната дата ще бъде датата на сключването на последния договор за продажба.

(308) Задължението за прехвърляне на дяловете в дружествата обаче се прилага само ако това се извършва при икономически изгодни условия и следователно не застрашава успешното изпълнение на плана за преструктуриране. Това означава, че:

а) [...]

б) [...]

в) [...]

(309) В контекста на процедурата, предвидена в член 65 от ВНО, Германия гарантира, доколкото е възможно, че DB Cargo ще стартира процедура за продажба на ранен етап, така че да могат да бъдат спазени съответните крайни срокове за продажбата.

(310) Въпросният приобретател трябва:

а) да бъде независим от DB AG и DB Cargo;

б) да разполага с финансовите ресурси, експертния опит и стимулите, необходими за поддържане и развиване по конкурентен начин на придобития бизнес или на придобитите активи; както и

в) въз основа на информацията, с която разполага Комисията, придобиването не трябва prima facie да поражда опасения във връзка с конкуренцията, нито следва да има риск от забавяне при изпълнението на ангажиментите. По-специално трябва да има разумни очаквания купувачът да се сдобие с всички необходими регулаторни одобрения за придобиването на продаваното предприятие.

(311) В случай на неочаквани забавяния Комисията може при поискване да се съгласи да удължи даден период за продажба. Германия ще отправи искането в достатъчен срок и най-малко две седмици преди изтичането на първоначалния срок за изпълнение.

(312) Ако, […], изглежда, че горепосочените продажби на активи или на части от активи не са възможни до […], Германия и DB Cargo може да предложат алтернативни и сравними по размер мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията и да ги представят на Комисията за одобрение.

(313) До момента на осъществяване на прехвърлянето DB Cargo трябва да гарантира, с дължимата грижа на обикновен търговец (*ordentlicher Kaufmann*), че се запазват икономическата жизнеспособност, пригодността за продажба и конкурентоспособността на продаваното предприятие и че рискът от загуба на неговия потенциал за конкуренция се свежда до минимум. По-специално DB Cargo:

а) няма да предприема никакви действия, които биха могли да окажат значително отрицателно въздействие върху стойността, управлението и конкурентоспособността на продаваното предприятие или да променят естеството и обхвата на дейността, техническата или търговската му стратегия или инвестиционната му политика;

б) въз основа и при запазване на съществуващите финансово-икономически планове ще задели или ще организира осигуряването на достатъчно ресурси за развитието на активите, подлежащи на продажба;

в) ще предприеме всички разумни стъпки и, наред с другото, ще създаде подходящи стимули (обичайни за този отрасъл), за да гарантира, че служителите не напускат продаваното предприятие, или ще инициира осъществяването на въпросните стъпки и стимули и няма да наема или да прехвърля персонал към оставащите предприятия на DB Cargo.

4.1.5.2. Мерки за укрепване на конкуренцията (закупуване на услуги)

(314) Германия поема ангажимент да гарантира, че DB Cargo закупува все повече услуги за превоз на дълги разстояния с маршрутни влакове от външни трети страни по национални линии. Така до края на периода на преструктуриране DB Cargo ще увеличи дела на влак-километрите, осигурявани чрез външни доставчици в Германия […] на годишна основа, за сметка на влак-километрите на дълги разстояния с маршрутни влакове, които то осигурява в Германия. През 2024 г. се очаква DB Cargo да осигури изминаването на общо 27,7 милиона влак-километра в Германия. Очаква се 24,4 милиона влак-километра от посочените по-горе да бъдат осигурени със собствени производствени ресурси на DB Cargo. 3,3 милиона влак-километра се очаква да бъдат осигурени чрез външни железопътни предприятия от името на DB Cargo (закупуване на услуги).

(315) Посочената в съображение 314 цел е обвързана с постигането на очаквания обем влак-километри в сегмента на превозите с маршрутни влакове в съответствие с базовия сценарий на плана за преструктуриране. В случай на отрицателно развитие на бизнеса и ако в резултат на това не бъде постигнат очакваният обем влак-километри, целта трябва да бъде намалена, както следва: ако разликата с очаквания обем влак-километри е […] % (или […] %, вж. съображение 314) или повече, дружеството няма да бъде задължено да възлага дейности на външни изпълнители. Ако разликата е между тези две стойности, ангажиментът за възлагане на дейности на външни изпълнители се намалява пропорционално на процента, например ако бъдат постигнати едва […] % от очакваните влак-километри през дадена календарна година, най-малко […] % трябва да бъдат възложени на външни изпълнители. С този механизъм се гарантира, че ако не бъде постигната целта за годишните национални влак-километри на дълги разстояния в сегмента на превозите с маршрутни влакове на DB Cargo, се избягва увеличено „придвижване без товари“ (*Leerlauf*) на съществуващия влаков капацитет, а оттам и допълнително отслабване на рентабилността.

(316) Това закупуване на услуги се извършва по начин, който отговаря на пазарните условия, в съответствие със следните основни принципи:

а) изборът на доставчика на услуги трябва да се основава на икономически принципи на недискриминационна основа. Възлагането на договори на доставчици на услуги се основава на търговски критерии.

По-специално доставчикът на услуги трябва да отговаря на всички изисквания за качество на клиентите на DB Cargo;

б) DB Cargo възнамерява да покани подходящи доставчици от целия ЕС за закупуване на по-големи пакети от услуги и ще се стреми да получи поне по две оферти в първия кръг, ако има повече от един подходящ доставчик за дейността, предвидена за възлагане на външен изпълнител. За да се гарантира прозрачност, неуспешният(ите) оферент(и) ще бъде/бъдат надлежно информиран(и), а отхвърлянето на офертата — надлежно обосновано. Описаните в предходното изречение задължения се прилагат само за доставчици, които са представили тръжна оферта;

в) доставчикът на услуги трябва да е вече установен или потенциално ефективен, независим конкурент, разполагащ с финансови средства и с доказан опит, така че да е в състояние да предоставя услуги за превози с маршрутни влакове на дълги разстояния по национални линии. Сключването на договора подлежи на обичайните пазарни изисквания, т.е. DB Cargo има право да отхвърли искане поради причини като липса на компетентност, липса на надеждност, липса на финансови ресурси или от съображения, свързани със спазването на изискванията;

г) в случай че доставчикът на услуги не успее или вече не е в позиция да предоставя договорните услуги, DB Cargo ще назначи правоприемник за остатъка от периода в съответствие с условията на този ангажимент. Ако и това не е възможно, договорът може да се изпълнява и чрез самоснабдяване за остатъка от периода.

4.1.5.3. Таван на обема на производството

(317) До края на периода на преструктуриране DB Cargo няма да надхвърля постигнатия на националния пазар обем на железопътните товарни превози през 2023 г., измерен в тонкилометри. През 2022 г. DB Cargo осигури изминаването на 58,9 милиарда тонкилометра в Германия със собствено производство. През 2023 г. обемът на услугите намаля на 51,2 милиарда тонкилометра.

4.1.5.4. Продажба на локомотиви

(318) Германия гарантира, че DB Cargo ще продаде част от своите локомотиви на независим купувач при спазване на следните условия:

а) за да се гарантира, че е изпълнено задължението за закупуване на услуги (вж. раздел 4.1.5.2), DB Cargo ще продаде […] локомотива от сектора на маршрутните влакове на доставчик(ци) на услуги по искане на доставчика(ците) на услуги. Ако целта за ефективност на покупките бъде намалена, тъй като не е постигнат очакваният обем влак-километри (вж. съображение 315), броят на локомотивите, подлежащи на продажба, се коригира по съответния начин;

б) в контекста на определянето на таван на обема превози (вж. съображение 317) DB Cargo ще продаде […] локомотива на независими купувачи. Това предполага, че обещаното намаляване на трафика през […] съответства на очакванията;

в) локомотивите трябва да бъдат продадени до […], но само доколкото при обичайните условия на пазара могат да бъдат получени най-малко […] (определени въз основа на общи методи за оценка);

г) ако по време на периода на преструктуриране стане очевидно, че посочената по-горе продажба на локомотиви ще бъде невъзможна, изцяло или отчасти, до […], Германия и DB Cargo може да предложат алтернативни и сравними по размер или въздействие мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията и да ги представят на Комисията за одобрение.

4.1.5.5. Общи и заключителни разпоредби, приложими към ангажиментите

(319) Германия няма да изменя ключовите елементи на плана за преструктуриране и настоящите ангажименти без предварителното одобрение на Комисията.

(320) Настоящите ангажименти се поемат от Германия пред Комисията като единствен адресат и единствено за целите на настоящата процедура (SA.50952). Настоящите ангажименти не могат да породят никакви права на трети страни за конкретно поведение от страна на Германия, DB AG и/или DB Cargo.

(321) Германия гарантира, в обхвата на възможностите на своето дружествено право, пълното изпълнение на плана за преструктуриране, включително на всички ангажименти в съответствие с посочения график.

(322) Когато за определени ангажименти не е посочен краен срок, те трябва да бъдат изпълнени без ненужно забавяне.

(323) По целесъобразност Комисията може при надлежно обосновано искане от Германия да удължи крайните срокове, посочени в ангажиментите или в плана за преструктуриране, или при извънредни обстоятелства да премахне, да измени или да замени едно или повече от задълженията и условията, посочени в настоящите ангажименти или в плана за преструктуриране. Ако Германия поиска удължаване на даден краен срок, до Комисията трябва да бъде подадено надлежно обосновано искане най-късно един месец преди изтичането на въпросния краен срок.

4.1.5.6. Напредък по отношение на продажбата на акции и локомотиви

(324) Както е описано в съображение 305, буква а), групата DB Cargo планира да продаде следните дялови участия в субекти, извършващи дейност в районите на терминали:

а) […];

б) […];

в) […];

г) […];

д) […].

(325) Понастоящем продажбата на дяловите участия в районите на терминали или в […] е в различни етапи на напредък, съобщени последно от Германия на 21 ноември 2024 г., по-специално, както следва:

а) […];

б) по отношение по-специално на продажбите в районите на терминали:

1) […];

2) […];

3) […];

4) […];

5) […];

в) по отношение по-специално на логистичните дъщерни дружества:

1) […];

2) […];

3) […] ([101]), […] ([102]);

4) […].

(326) В съответствие с предоставената от Германия информация предприятията, засегнати от продажбата на дяловите участия на групата DB Cargo в различни държави членки, като цяло са се доказали като жизнеспособни предприятия през годините. В Table 30 са показани печалбите, генерирани през 2021 г., 2022 г. и 2023 г., на стойност не по-малко от […] EUR преди данъци, от засегнатите дружества, разположени предимно в Германия.

Таблица 30

Печалби, генерирани от отделните дружества

(в млн. евро (закръглена сума))

		2021 г.	2022 г.	2023 г.
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([101]) […]
([102]) […]

(в млн. евро (закръглена сума))

		2021 г.	2022 г.	2023 г.
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[…] ([1])	[...]	[...]	[...]	[...]
	[...]	[...]	[...]	[...]

([1]) […].
Източник: информация, представена от Германия.

(327) Подлежащите на продажба […] локомотива (съображение 318) ще бъдат взети от съществуващия парк на DB Cargo и според Германия са модерни, стойностни и поддържани в съответствие с приложимите насоки. Локомотивите ще бъдат групирани в три клъстера: i) стандартни, национални електрически локомотиви, ii) високопроизводителни национални електрически локомотиви и iii) модерни оперативно съвместими електрически локомотиви.

5. **ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ**

(328) В настоящия раздел се оценява дали разследваните мерки включват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и, ако това е така, дали те представляват нова помощ. Освен това в него се оценява дали мерките са законосъобразни, както и дали могат да бъдат счетени за съвместими с вътрешния пазар.

5.1. **Наличие на държавна помощ**

(329) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС „[о]свен когато е предвидено друго в Договорите, всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

(330) Следователно за определянето на дадена мярка като помощ за предприятие по смисъла на тази разпоредба се изисква да бъдат изпълнени следните кумулативни условия: i) мярката трябва да може да бъде приписана на държавата и да бъде финансирана с държавни ресурси; ii) мярката трябва да предоставя предимство на получаващото я предприятие; iii) предимството трябва да бъде избирателно; и iv) мярката трябва да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да засяга търговията между държавите членки.

(331) Що се отнася до представения от Германия довод, съгласно който въпросните мерки се отнасят до вътрешни отношения в рамките на една стопанска единица, оглавявана от DB AG (вж. съображения 102—104), трябва да се припомни, че за целите на правото в областта на държавните помощи трансферите в рамките на публична група също могат да представляват държавна помощ, ако например се прехвърлят ресурси от дружеството майка към нейно дъщерно предприятие, дори и те да представляват едно предприятие от икономическа гледна точка ([103]). По този начин фактът, че определени разследвани мерки се отнасят до вътрешни отношения в рамките на групата, която е под ръководството на DB AG, не възпрепятства оценката на тези мерки съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС.

([103]) Вж. Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ C 262, 19.7.2016 г., стр. 1), точка 49 и цитираната съдебна практика. Вж. също решение на Общия съд от 25 юни 2015 г., *SACE и SACE BT/Комисия*, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Освен това, както е посочено в съображения 10, 15, 23—38, DB Cargo е учредено като акционерно дружество (*Aktiengesellschaft*), с активи, персонал и средства за предоставяне на услуги за железопътни превози на стоки срещу заплащане на географските пазари, на които извършва дейност. DB Cargo управлява своите дейности автономно, в смисъл че самостоятелно взема решения за своята търговска, маркетингова и стратегическа политика, независимо от дейностите на DB AG. DB Cargo разполага със свои собствени клиенти, които са специфични за сектора на железопътните товарни превози и са различни от купувачите на услуги за пътнически превози. Освен това затрудненията на DB Cargo произтичат от неговите собствени дейности и са специфични за тези дейности (вж. съображение 449 и следващите). При подобна ситуация Комисията вече е счела, че дружество за железопътни товарни превози, принадлежащо към по-голяма група за железопътни превози, представлява отделно предприятие за целите на прилагането на Насоките за оздравяване и преструктуриране ([104]).

(333) От това следва, че DB Cargo е предприятие за целите на прилагането на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Ако бъде установено, че с разследваните мерки се предоставя икономическо предимство на DB Cargo, това ще означава, че те благоприятстват предприятието, което ги получава.

5.1.1. *Използване на държавни ресурси*

(334) Само предимствата, предоставени пряко или непряко чрез държавни ресурси, могат да представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС ([105]). Държавните ресурси включват всички ресурси на публичния сектор ([106]), включително ресурсите на вътрешнодържавните субекти ([107]) и, при определени обстоятелства, ресурсите на частни органи. Ресурсите на публичните предприятия също представляват държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, защото държавата е в състояние да насочи използването на тези ресурси ([108]) и също така защото дефицит или печалба, генерирани от публично предприятие, водят до намаляване или увеличаване на ресурсите на държавата.

(335) DB AG е 100 % собственост на германската държава (съображения 11—13). DB ML е било 100 % собственост на DB AG преди вливането му в последното (съображение 14). Следователно ресурсите на DB AG са — и ресурсите на DB ML са били — държавни ресурси, поради което мерки 1, 2 и 3 са финансирани с държавни ресурси. Тъй като мярка 4 се финансира с ресурсите на публичен орган — BEV — (съображение 77), тя също се финансира с държавни ресурси.

(336) Поради това в следващите раздели Комисията ще оцени дали разследваните мерки могат да бъдат приписани на държавата и, ако това е така, дали с тях се предоставя избирателно предимство на DB Cargo. Ако тези условия бъдат изпълнени, Комисията ще оцени дали съответните мерки могат да нарушат или да заплашат да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите членки.

5.1.2. *Приписване на отговорност на държавата*

(337) С оглед да се установи дали дадена мярка, предоставена чрез публични предприятия, може да бъде приписана на държавата, е необходимо да се определи дали може да се счита, че публичните органи са участвали по един или друг начин при приемането на мярката. Отговорността на държавата за мярка за помощ, предприета от публично предприятие, може да се изведе от комплекс от признаци, произтичащи от обстоятелствата по случая и от контекста, в който се прилага мярката ([109]).

([104]) Решение C(2004) 3955 final на Комисията от 2 март 2005 г. по дело N 386/2004 — France Aide à la restructuration à Fret SNCF (ОВ C 172, 12.7.2005 г., стр. 3), съображения 133—135 и 146.

([105]) Решение на Съда от 24 януари 1978 г., *Van Tiggele*, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, точки 25 и 26; решение на Общия съд от 12 декември 1996 г., Air France/Комисия, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, точка 63.

([106]) Решение на Общия съд от 12 декември 1996 г., *Air France/Комисия*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, точка 56.

([107]) Решение на Съда от 14 октомври 1987 г., *Германия/Комисия*, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, точка 17; решение на Общия съд от 6 март 2002 г., *Territorio Histórico de Álava и др./Комисия*, съединени дела T-92/00 и T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, точка 57.

([108]) Решение на Съда от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, точка 38. Вж. също решения на Съда от 29 април 2004 г., *Гърция/Комисия*, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, точки 53 и 54, от 8 май 2003 г., *Италия и SIM 2 Multimedia SpA/Комисия*, съединени дела C-328/99 и C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, точки 33 и 34 и от 10 декември 2020 г., C-160/19 P, *Comune di Milano/Комисия*, ECLI:EU:C:2020:1012, точки 31 и 34 и цитираната съдебна практика.

([109]) Решение на Съда от 2 март 2021 г., *Комисия/Италия и др.*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, точки 59 и 60 и цитираната съдебна практика.

(338) В това отношение не може да се изисква от Комисията да докаже въз основа на конкретно указание, че публичните органи точно в този случай са насърчили публичното предприятие да приеме разглежданата мярка. Релевантен е всеки признак, указващ участие на публичните органи или малка вероятност да липсва такова участие при приемането на мярка, с оглед и на обхвата на същата, на нейното съдържание или на включените в нея условия, или, от друга страна, липса на участие на тези органи при приемането на тази мярка ([110]).

(339) Освен това сред признаците, които позволяват да се направи извод за наличие на такава отговорност, са фактът, че въпросното публично предприятие не е можело да приеме оспореното решение, без да вземе предвид изискванията на публичните органи или дадените от тях насоки, включването на публичното предприятие в структурите на публичната администрация, естеството на неговата дейност и упражняването ѝ на пазара при нормални условия на конкуренция с частни оператори, правния статут на предприятието или още интензивността на упражнявания от публичните органи надзор ([111]).

5.1.2.1. Компенсация за годишни загуби на DB Cargo по споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите („мярка 1“)

(340) Комисията отбелязва, че DB AG (и също така DB ML преди вливането му в DB AG) са публични предприятия, учредени като *Aktiengesellschaften* съгласно частното право. Съветът на директорите в *Aktiengesellschaft* е независим от надзорния съвет и от общото събрание ([112]). Това означава, че последното по принцип не може да отправя указания към съвета на директорите. Както обаче многократно са постановявали съдилищата на Съюза, единствено обстоятелството, че публично предприятие е създадено под формата на капиталово дружество по общото право, с оглед на автономността, която тази правно-организационна форма може да му предостави, не би могло да се разглежда като достатъчно, за да се изключи, че за всяка предприета от подобно дружество мярка за помощ може да се носи отговорност от държавата. Всъщност наличието на положение на упражняван контрол и реалните възможности за упражняване на решаващо влияние, които на практика се съдържат в него, не позволяват веднага да се изключат напълно възможността държавата да носи отговорност за мярка, предприета от подобно дружество, и като последица от това, рискът от заобикаляне на правилата от Договора относно държавните помощи, независимо от релевантността на самата правна форма на публичното предприятие като признак, който наред с другите дава възможност да се докаже в конкретен случай дали е налице намеса на държавата ([113]). В настоящия контекст не може да се изключи, че посредством присъствието си в надзорния съвет, половината от членовете на който се номинират от акционера, държавата би могла непряко да влияе на решенията на съвета на директорите. Съгласно германското законодателство относно *Aktiengesellschaften* съветът на директорите се избира от надзорния съвет, чиито членове не са обвързани от указания, отправени от акционерите. Комисията отбелязва обаче, че има признаци, че някои от членовете на надзорния съвет може също да са обвързани от задължение към държавата. Такъв е случаят, когато държавата в качеството си на акционер назначава членовете на парламента или представителите на правителството (например държавни секретари и директори от съответните министерства) в надзорния съвет. Тези членове на надзорния съвет също така имат задължение или сериозен стимул да действат в интерес на правителството по въпроси, свързани с транспортната политика и бюджета, които имат отношение към DB AG (съображение 96, буква б), точка 2).

(341) Освен това, тъй като DB AG е изцяло държавна собственост (съображение 11), в качеството си на единствен акционер Федерална република Германия може самостоятелно да взема всички решения на общото събрание на DB AG и по този начин да упражнява (изключително) влияние върху стратегическата ориентация на DB AG. В допълнение Комисията отбелязва, че като собственик на 100 % от акциите в общото събрание Федерална република Германия може (изключително) да влияе върху избора на надзорния съвет на DB AG, който на свой ред избира съвета на директорите на DB AG. По този начин Германия би могла непряко да упражнява влияние върху управленските решения, взети от съвета на директорите на DB AG във връзка с дъщерните дружества на DB AG, включително DB Cargo, а до 2016 г. и DB ML, дори ако избраните членове на надзорния съвет от формална гледна точка не са представители на правителството.

([110]) Решение на Съда от 2 март 2021 г., *Комисия/Италия и др.*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, точки 60 и 61 и цитираната съдебна практика.

([111]) Решение на Съда от 2 март 2021 г., *Комисия/Италия и др.*, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, точка 62 и цитираната съдебна практика.

([112]) Вж. член 76, параграф 1 от *Aktiengesetz*.

([113]) Решение на Съда от 10 декември 2020 г., C-160/19 P, *Comune di Milano/Комисия*, ECLI:EU:C:2020:1012, точка 49 и цитираната съдебна практика.

(342) Надзорният съвет на DB AG не е съставен от мнозинство от представители на правителството. В неговия състав обаче влизат трима представители на правителството, които се определят пряко от трите министерства, участващи в осъществяването на надзор по отношение на DB AG (а именно Министерството на транспорта, Министерството на икономическите работи и Министерството на финансите), както и двама членове на федералния парламент.

(343) Освен това съгласно член 293, параграф 2 от *Aktiengesetz* сключването на споразумение за прехвърляне на печалбите и загубите между две *Aktiengesellschaften* изисква одобрението на всяко общо събрание с мнозинство от три четвърти. Германия посочва, че в съответствие с тази разпоредба държавата е дала своето съгласие за сключването на споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите между DB AG и DB Cargo. В това отношение, макар СППЗ от 2012 г. да не е сключено пряко между DB AG и DB Cargo, а между DB ML и DB Cargo, трябва да се отбележи, че към момента на сключването на въпросното СППЗ е било налице споразумение за прехвърляне на печалбите и загубите между DB AG и DB ML (вж. съображение 45). В тази връзка Германия потвърждава, че до прехвърлянето на СППЗ от DB ML към DB AG през 2016 г. е съществувала верига от СППЗ с различни нива на подхолдинги, оглавявани от DB AG, съгласно която DB Cargo е обхванатото в крайна сметка дъщерно дружество, а DB AG — обхванатото в крайна сметка предприятие майка (съображение 47). Участието на държавни служители при сключването на СППЗ също така е резултат от прилагането на разпоредбите на член 65, параграф 2 във връзка с член 65, параграф 3 от ВНО, съгласно който се изисква одобрението на съответния министър за сключването на споразумения за управление в държавните предприятия (съображение 107). Тъй като проученото от Комисията СППЗ съдържа елемент на управление, съответният министър е трябвало да даде своето съгласие за сключването на въпросното споразумение.

(344) По отношение на сключеното през 2012 г. СППЗ Комисията отбелязва, че първоначалният му минимален срок е бил пет години. След първоначалния петгодишен срок то е удължавано автоматично в края на всяка финансова година с още една година, освен ако една от двете страни не вземе решение да го прекрати, както се е случило през 2024 г. (вж. съображение 51). СППЗ не е включвало таван по отношение на загубите, които биха могли да се поемат от предприятието майка на DB Cargo. Поради това СППЗ между DB ML и DB Cargo е можело да засегне бюджета на DB AG заради споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите, сключено между DB AG и DB ML. След сливането на DB ML и DB AG последното вече е било пряко изложено на загубите на DB Cargo.

(345) Комисията потвърждава предварителната констатация в решението за откриване на процедурата, че решението за сключването на СППЗ може да бъде приписано на германската държава. С оглед на въздействието, което такова неограничено споразумение би могло да породи за бюджета на държавното DB AG, решението за сключването на СППЗ през 2012 г. трябва да се счита за стратегическо за DB AG, DB ML и DB Cargo. Стратегическото значение на проучваното СППЗ се потвърждава и от изискванията за официално одобрение, приложими към споразуменията за прехвърляне на печалбите и загубите, включително свързания с управлението аспект. Малко вероятно е германското правителство да не е упражнило влияние върху процеса на DB AG за вземане на решение във връзка с такива стратегически решения или правителството да не е било наясно и да не е участвало в решение, което потенциално е включвало изключително сериозна финансова тежест за DB AG. Това влияние се упражнява по-специално чрез надзорния съвет и общото събрание, както и чрез преки контакти между високопоставени представители на правителството и ръководството на DB AG.

(346) По-специално съгласно германското дружествено право се изисква акционерите на договарящите се страни да одобрят СППЗ. Поради това съществуването на юридически валидно СППЗ между DB AG и DB Cargo (и съответно между DB AG и DB ML) не може да бъде обяснено по друг начин, освен с прякото участие на представителя на държавата, който е отговарял за дяловото участие на държавата в съответните дружества. Освен това през 2016 г. представител на държавата в качеството ѝ на единствен акционер на DB AG е дал пряко одобрение за сливането на DB AG и DB ML, както се изисква съгласно германското дружествено право. В резултат на сливането на DB ML и DB AG всички права и задължения, включително СППЗ от 2012 г. (между DB ML и DB AG), са прехвърлени от DB ML на DB AG, в резултат на което DB AG вече е пряко изложено на действителните и бъдещите загуби на DB Cargo. Сливането е извършено месеци преди изтичането на петгодишния период на СППЗ от 2012 г., което впоследствие е удължено автоматично за неопределен срок с ежегодна възможност за анулиране от DB AG или DB Cargo.

(347) В съответствие със съдебната практика е възможно при определени обстоятелства спазването на четирите условия, предвидени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, да бъде оценено към момент, различен от момента, в който дадена мярка влиза в сила ([114]). Във връзка с констатациите на Комисията, свързани с наличието на икономическо предимство (вж. съображения 393—411), може да бъде оставен открит въпросът дали германската държава е участвала в решенията за сключването и удължаването на СППЗ, считано от 2012 г., или едва на по-късен етап. По-релевантен е фактът, че СППЗ е продължавало да бъде в сила към момента, в който са изпълнени всички условия за наличие на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, като според Комисията това се дължи на упражняване на влияние от държавата.

(348) В тази връзка с течение на времето са започнали да се проявяват допълнителни признаци за наличие на отговорност. Що се отнася до обхвата на мярката, предвид факта, че Германия е притежавала изцяло съответните дружества, повтарящият се характер на покриваните съгласно СППЗ загуби (вж. таблица 5, съображение 53) и техният размер не може да са убегнали от вниманието на Германия, особено от 2019 г. нататък, когато годишните загуби почти са се удвоили в сравнение със загубите, отчетени съответно през 2015 г., 2016 г. и 2017 г., като през 2020 г. са нараснали на 870 милиона евро. С оглед на повторяемостта и размера на загубите, които е трябвало да се покриват съгласно СППЗ, е малко вероятно германската държава да не е участвала в решенията за подновяване на въпросното споразумение. Вместо това е вероятно германската държава да е упражнявала доминиращото си влияние върху DB AG, за да гарантира, че DB Cargo продължава да се подпомага чрез СППЗ, въпреки нарастващите загуби, генерирани от СППЗ за DB AG. По-специално, въпреки че ежегодните удължавания на СППЗ са се извършвали мълчаливо, те предполагат конкретни и все по-значими решения да се продължи подпомагането на DB Cargo въпреки натрупването на загуби. Комисията счита, че е малко вероятно ръководството на DB AG да е разполагало със свободата да преустанови тази подкрепа, по-специално с оглед на нарастващия обем на загубите, заради който СППЗ става все по-важно за запазването на финансовата жизнеспособност на DB Cargo.

(349) Липсата на участие на германската държава в действителното решение за подновяване на СППЗ е още по-малко вероятна предвид естеството на дейностите на DB Cargo и тяхното значение за публичните органи, като се има предвид, че съгласно установената съдебна практика естеството на дейностите на бенефициера е признак за наличие на отговорност ([115]).

(350) Въпреки че пазарът на железопътни товарни превози е либерализиран през 2007 г., DB Cargo е продължило да играе важна роля на този пазар, особено в сегмента на превозите на товари с единични вагони, на който все още разполага с дял от приблизително 90 % (съображение 33). Както признава Германия (съображение 33), сегментът на ПТЕВ систематично реализира загуби от няколко години и поради това не е привлекателен за нови участници без субсидии (вж. съображение 466 и следващите по отношение на значението на сегмента на ПТЕВ и съображения 587—589 по отношение на планираната публична подкрепа за този сектор).

(351) В тази връзка Комисията отбелязва, че стопанската дейност за железопътни товарни превози е от стратегическо значение за транспортната политика на федералното правителство, тъй като допринася за прехода от автомобилен към железопътен транспорт и е важна за гарантиране на сигурността на снабдяването с множество стоки от основно значение за потребителите и промишлеността ([116]). В конкретния случай в Германия превозите с единични вагони представляват около една четвърт от услугите за железопътни товарни превози. Те са важен елемент от логистичните вериги в цялата страна и играят ключова роля за свързването на множество важни промишлени обекти. Освен това с превозите с единични вагони се изпълнява подкрепяща функция за останалите форми на железопътен товарен превоз, например комбиниран превоз и превоз с маршрутни влакове, поради което те допринасят значително за конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо останалите видове транспорт, което също така ги прави изключително важни за декарбонизацията на транспорта и за постигането на целите, свързани с климата. Тези съображения са накарали Германия да финансира секторни схеми за сектора на ПТЕВ, считано от 2020 г. ([117])

([114]) Решения на Общия съд от 13 февруари 2012 г., *Budapesti Erőmű Zrt/Комисия*, T-80/06 и T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, точки 55 и 67 и от 30 април 2014 г., *Dunamenti Erőmű Zrt/Комисия*, T-179/09, ECLI:EU:T:2014:236, точка 66, като последното е потвърдено с решението на Съда от 1 октомври 2015 г., *Electrabel SA и Dunamenti Erőmű Zrt/Комисия*, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Решение на Съда от 16 май 2002 г., *Франция/Комисия (Stardust)*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, точка 56.

([116]) Вж. Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, „Masterplan Schienengüterverkehr", 23 юни 2017 г., https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (осъществен достъп на 15 ноември 2024 г.).

([117]) Вж. Решение C(2020) 7533 final на Комисията от 4 ноември 2020 г., съображения 3—5 и Решение C(2024)3488 final от 21 май 2024 г.,съображения 4—8.

(352) Поради това, въпреки слабите си финансови резултати, секторът за превози на товари с единични вагони е от решаващо значение за германските железопътни товарни превози и за германската промишленост и е ключов за преминаването към други видове транспорт. Ролята на DB Cargo за германските политики в областта на икономиката и на околната среда като един от основните фактори за декарбонизацията на транспорта и промишлената привлекателност на страната е допълнителен показател за наличието на отговорност за СППЗ, тъй като е малко вероятно германската държава да не е подпомагала финансите на дружеството чрез СППЗ, по-специално от момента, в който загубите на DB Cargo биха поставили дружеството в затруднено положение и биха застрашили продължаването на неговите дейности, в случай че не бъдат покрити от предприятието майка ([118]).

(353) В този контекст Комисията също така отбелязва, че в стратегическите документи на DG AB (проучването на Oliver Wyman) се посочва „специална отговорност“ на DB Cargo, в качеството му на държавно предприятие, за над 17 000 служители в Германия (през 2018 г.) (вж. също съображение 397).

(354) Комисията стига до заключението, че мярка 1, т.е. покритието на загубите на DB Cargo съгласно СППЗ, както през първоначалния му срок на действие, така и вследствие на мълчаливото продължаване до прекратяването му, насрочено понастоящем за 31 декември 2024 г., може да бъде приписана на германската държава.

5.1.2.2. Ценообразуване на вътрешногрупови услуги („мярка 2“) и изгодни условия за финансиране на заеми от DB Treasury („мярка 3“)

(355) Въз основа на проучването на доводите и доказателствата, представени от Германия и от заинтересованите страни, Комисията не може да потвърди предварителната си констатация, че мерки 2 и 3 могат да бъдат приписани на държавата.

(356) Противно на твърденията на жалбоподателя, пълната собственост върху DB Cargo от страна на DB AG и в крайна сметка от държавата не е достатъчно доказателство, че мерки 2 и 3 могат да бъдат приписани на германската държава.

(357) DB AG и DB Cargo са учредени като *Aktiengesellschaften* съгласно частното право, в резултат на което съветът на директорите е независим от надзорния съвет и от общото събрание. За разлика от стратегическите решения, като например сключването на споразумение като СППЗ, сключването на споразумения за вътрешногрупови услуги или предоставянето на вътрешногрупови заеми представляват сделки в хода на обичайната ежедневна стопанска дейност. Изключително малко вероятно е държавата, в качеството си на акционер, да следи отблизо и да влияе на такива сделки чрез своите представители в надзорния съвет, по-специално с оглед на ограниченото действително представителство на държавата в ръководните органи на DB AG и DB Cargo.

(358) Правилникът за дейността на съвета на директорите на DB AG изрично изключва вземането на заеми в рамките на групата от обхвата на въпросите, за които се изисква решение на съвета на директорите на DB AG или одобрение от надзорния съвет на DB AG (съображения 17, 20 и 22). По аналогичен начин съгласно правилника за дейността на съвета на директорите на DB Cargo вземането на заеми от DB AG и DB Finance B.V. изрично е изключено от списъка с мерки, за които се изисква одобрение от съвета на директорите на DB AG (т.е. от съвета на директорите на акционера). В гореспоменатия правилник за дейността не се посочват по никакъв начин споразуменията за вътрешногрупови услуги, като определянето на техните условия се оставя на по-ниско ръководно ниво. Следователно, за разлика от подписването на СППЗ, подписването на вътрешни корпоративни договорености за вътрешногрупови услуги или споразумения за заеми като посочените в настоящото разследване не изисква участие на равнището нито на акционера, нито на надзорните съвети или съветите на директорите на съответните дружества.

([118]) В този смисъл вж. решението на Общия съд от 13 септември 2023 г., T-525/20, *ITD и Danske Fragtmænd/Комисия*, ECLI:EU:T:2023:542, точки 86—96 и 104—107.

(359) Потенциалното финансово отражение на мерки 2 и 3 върху бюджета на DB AG, което според жалбоподателя представлява допълнителен признак за наличие на отговорност, трябва да бъде релативизирано. Първо, що се отнася до споразуменията за вътрешногрупови услуги, Германия правилно посочва, че редица услуги са се предоставяли в интерес на цялата група. Второ, с оглед на твърденията на жалбоподателя Комисията оцени значението на заемите, съставляващи мярка 3, във връзка с по-уместните показатели от относително значение за заемодателя и заемополучателя, например цялостните нужди от рефинансиране на групата, и с оборота на DB Cargo, като остави настрана много по-големия размер на бюджета на DB AG, на който се позовава жалбоподателят. Към 31 декември 2019 г. общият размер на осемте заема между 2013 г. и 2019 г. е бил около 2,1 милиарда евро. На свой ред задълженията на DB Finance само през 2019 г. са възлизали на 23,3 милиарда евро, т.е. девет пъти повече само за една година. По-важно от гледна точка на заемополучателя е, че агрегираният оборот на DB Cargo между 2013 г. и 2019 г. е възлизал на 23,8 милиарда евро, т.е. единадесет пъти повече от размера на заемите, като вътрешното заемане на средства в рамките на групата DB не представлява инцидентно или еднократно събитие за въпросните заеми, нито е специфично за DB Cargo спрямо дъщерните дружества на DB AG.

(360) Противно на твърденията на жалбоподателя, финансовият интерес на германската държава да получава дивиденти от групата DB не показва, че държавата трябва да е участвала в мерки 2 и 3. За участието на акционера в конкретна сделка, извършена в нормалния ход на стопанската дейност, не може да се направи извод от общия интерес на акционера да ограничи загубите на дадено дружество с цел да получи дивидент. Както правилно отбелязва Германия, приемането на общия финансов интерес на акционера като критерий от значение за приписването на отговорност би означавало, че всяко решение, което се взема от корпоративните органи, би могло да се припише на държавата, тъй като всяко решение може да окаже въздействие върху финансовия интерес на акционера.

(361) За приписването на отговорност за мерки 2 и 3 не може да се направи извод и от разпоредбите на член 65 от BHO или от разпоредбите на PCGK, противно на посоченото от жалбоподателя.

(362) В член 65 от BHO ([119]) се посочват правила, свързани с придобиването на дялове в частни дружества от федералната германска държава, като например изискването за предварително съгласие на съответния министър за сделки като придобиване или продажба на дялове в частно дружество, сделки, включващи промени в уставния капитал или предмета на дейност на дружеството, или сделки, включващи промяна на контрола. В член 65, параграф 1, точка 3 от BHO се предвижда, че на федералната държава трябва да бъде предоставено подходящо влияние в надзорния съвет или в равностоен надзорен орган. В член 65, параграф 6 се предвижда, че отговорното федерално министерство следва да използва своето влияние, за да гарантира, че членовете на надзорните органи на предприятието, които са избрани или делегирани по искане на федерацията, също вземат предвид специалните интереси на федералната държава в своите дейности. По този начин с разпоредбите на член 65 от BHO се пораждат задължения от общо естество, които се прилагат само по отношение на определени стратегически решения, свързани с дяловите участия на държавата. В тях не се определят правила, съгласно които се изисква участието на държавата при приемането или определянето на условията на вътрешногрупови споразумения или заеми.

(363) PCGK съдържа указания, свързани с отговорното управление на дружества, в които германската държава притежава активи, като няколко от тях са незадължителни и от общо естество (бележка под линия 47). При отсъствието на признаци, а още в по-малка степен на доказателства, представени по време на разследването, които да сочат, че е злоупотребено с указанията в PCGK или че те са станали задължителни за DB Cargo или DB AG във връзка с разследваните мерки 2 и 3 поради действията или влиянието на длъжностните лица, службите или публичните органи, въпросните указания не могат да послужат като признак за приписване на отговорност за мерки 2 и 3.

(364) Комисията стига до заключението, че доказателствата, събрани в хода на официалното разследване, не подкрепят първоначалните твърдения, посочени в решението за откриване на процедурата, и с тях не се установява отговорност на германската държава за мерки 2 и 3 за целите на прилагането на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(365) С оглед на кумулативния характер на условията за наличие на държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС Комисията стига до заключението, че мерки 2 и 3 не представляват държавна помощ по смисъла на тази разпоредба.

([119]) https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Downloads/Resources/Laws/1969-08-19-federal-budget-code.pdf?__blob=publicationFile&v=1, осъществен достъп на 30 октомври 2024 г.

5.1.2.3. Частично поемане от BEV на възнагражденията на държавните служители, наети от DB Cargo („мярка 4“)

(366) Както се уточнява от Германия, покритието на социалните разходи от BEV обхваща всички служители на железниците, назначени в DB AG, а не само персонала, разпределен в DB Cargo в рамките на групата DB AG.

(367) Системата за разпределения е задължителна ([120]). Решението по отношение на субекта, който поема разходите, свързани със специфичния статут на държавните служители, разпределени в DB AG, и останалите характеристики на системата за разпределяне са определени в законоустановените разпоредби („Gesetz“) — DBGrG — а не в автономни решения на BEV, DB AG или DB Cargo (съображение 78) ([121]). Следователно мярка 4 може да бъде приписана на държавата.

5.1.3. *Избирателно предимство*

(368) Предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС е всяка икономическа полза, която предприятието не би могло да получи при нормални пазарни условия, т.е. при липса на държавна намеса ([122]). От значение е единствено въздействието на мярката върху предприятието, а не причината или целта на държавната намеса ([123]). Налице е предимство, когато финансовото положение на дадено предприятие се е подобрило вследствие на държавната намеса, предоставена при условия, различни от нормалните пазарни условия. За да се оцени това, финансовото състояние на предприятието след мярката следва да бъде сравнено с неговото финансово състояние, ако мярката не е била предприета ([124]). В тази връзка Комисията припомня, че понятието „държавна намеса“ обхваща не само позитивни действия на държавата, но и факта, че органите не предприемат мерки при определени обстоятелства ([125]).

(369) Комисията ще оцени дали е налице избирателно предимство единствено за мерките, за които счита, че могат да бъдат приписани на държавата, т.е. мярка 1 и мярка 4.

5.1.3.1. Компенсация за годишни загуби на DB Cargo по споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите („мярка 1“)

(370) Комисията отбелязва, че съгласно твърденията на Германия, че i) сключването на СППЗ е в съответствие с принципа за ОУПИ, ii) непрекратяването на СППЗ, а оттам и продължаващото годишно прехвърляне на загубите на DB Cargo към DB AG не са мярка за държавна намеса, тъй като не представляват действие, поради което не са „реално приложена мярка“, и iii) във всеки случай непрекратяването и продължаващото прехвърляне на загубите са в съответствие с принципа за ОУПИ, така че на DB Cargo не е предоставено предимство и поради това мярката не представлява държавна помощ (вж. съображения 110—130).

(371) Комисията ще проучи дали принципът за ОУПИ е приложим към сключването на СППЗ, както и към непрекратяването на СППЗ и последващото прехвърляне на загуби. Ако Комисията определи, че принципът за ОУПИ не е приложим, тя не може да го прилага.

([120]) В член 12, параграф 2 от DBGrG се предвижда, че държавните служители се разпределят («*sind (…)zugewiesen*») в DB AG.
([121]) Решение на Съда от 19 декември 2019 г., *Arriva Italia*, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, точка 34.
([122]) Решение на Съда от 11 юли 1996 г., *SFEI и други*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, т. 60; решение на Съда от 29 април 1999 г., *Испания/Комисия*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, т. 41.
([123]) Решение на Съда от 2 юли 1974 г., *Италия/Комисия*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, точка 13.
([124]) Пак там.
([125]) Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ C 262, 19.7.2016 г., стр. 1), точка 67 и цитираната съдебна практика.

(372) Комисията припомня, че според Съда приложимостта на принципа за ОУПИ в крайна сметка зависи от това дали държавата е предоставила икономическо предимство на дадено предприятие в качеството си на икономически оператор, а не в качеството си на носител на публична власт ([126]). Намесите на държавата, които целят изпълнението на нейните задължения в качеството ѝ на орган на публичната власт, не могат да бъдат сравнени с тези на частен инвеститор в условията на пазарна икономика ([127]).

(373) Комисията не оспорва приложимостта на принципа за ОУПИ към сключването на СППЗ, както и към неговото непрекратяване и последващото прехвърляне на загуби съгласно СППЗ. В тази връзка Комисията отбелязва, че самото СППЗ е инструмент, обхванат от *Aktiengesetz*, а не от публичното право (вж. бележка под линия 15). Освен това СППЗ представляват инструмент, който може и изглежда се използва от други групи дружества, по-специално дружества, включени в германския борсов индекс (вж. съображение 111). Комисията отбелязва, че Германия не оспорва отсъствието на предварителни анализи на рентабилността, предшестващи сключването на СППЗ (вж. съображение 121). Същевременно Комисията отбелязва, че са налице икономически анализи под формата на годишни средносрочни планове, които представляват основата за стратегическите решения на DB AG (вж. съображение 54). Продължаването на годишното прехвърляне на загубите трябва да бъде разгледано в рамките на СППЗ. Поради това Комисията заключава, че принципът за ОУПИ е приложим както към сключването на СППЗ, така и към непрекратяването на СППЗ, което води до непрекъснато прехвърляне на загубите на DB Cargo към DB AG.

(374) Що се отнася до довода на Германия, че непрекратяването на СППЗ и следователно прехвърлянето на загубите на DB Cargo не представляват реално приложена мярка (вж. съображение 114), поради което не може да бъде извършена оценка дали с прехвърлянето на загубите се предоставя избирателно предимство, Комисията не намира правно основание за такъв довод. Напротив, фактът, че не са предприети стъпки, евентуално постепенни, за да се прекрати правоотношение, което става все по-неизгодно от икономическа гледна точка, трябва да се разглежда като избор, дори да е направен мълчаливо, независимо дали от пазарен инвеститор, от публичен орган или от публично предприятие. Такъв е случаят по-специално, когато първоначалният срок на даден договор е изтекъл и година след година всяка страна може или да приеме мълчаливо продължаване на договора за следващата година, или да представи известие за прекратяване. Това са конкретни решения, които страните по СППЗ вземат всяка година. Правната форма на тези решения, т.е. фактът, че продължаването на СППЗ е замислено да бъде мълчаливо, а не да изисква официално изменение, не може да повлияе на тази оценка. Съгласно установената съдебна практика конкретната форма на мярката е без значение за установяването дали с нея се предоставя икономическо предимство на дадено предприятие. Понятието за помощ включва не само положителните престации, но и други видове намеса, които под различна форма облекчават тежестите, обичайно натоварващи бюджета на едно предприятие, и които, без да бъдат субсидии в строгия смисъл на думата, имат същото естество и пораждат същите последици ([128]). По аналогичен начин от съдебната практика е ясно, че непредприемането на действия може да се счита за намеса, която поражда предимство в случаите, когато частен оператор, който се намира във възможно най-близко положение до това на държавата и който действа при нормални пазарни условия, би предприел действия. Примерите за такива ситуации включват продължаващо въздържане от действия във връзка с неизплащането на дълг ([129]) или с използването на публична собственост без заплащането на съответния наем ([130]). Комисията припомня, че сключването на СППЗ означава въвеждането на автоматично действие, което следва да замести необходимостта ежегодно да се взема решение дали загубите или печалбите трябва да се прехвърлят на предприятието майка. Такова автоматично действие обаче не изключва възможността сделките, т.е. прехвърлянето на загубите/печалбите, да станат неизгодни за една от договарящите се страни, в противен случай не би имало нужда от клауза за безусловно прекратяване. Всъщност предпазливият оператор в условията на пазарна икономика би преценил дали запазването на дадено споразумение в сила би било изгодно и ако това не е така, би прекратил споразумение, което е станало неизгодно. Поради това Комисията е на мнение, че е необходимо да се оцени и икономическата обосновка за прехвърлянето на загубите през периодите, в които всяка от страните е можела да прекрати СППЗ.

([126]) Във връзка с инвестициите вж. решение на Съда от 5 юни 2012 г., *Комисия/EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, т. 79—82 и 87.

([127]) Решение на Общия съд от 15 декември 2009 г., *EDF/Комисия*, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, точка 228.

([128]) Вж. например решение на Съда от 3 април 2014 г., *Комисия/Франция*, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, точка 94 и цитираната съдебна практика.

([129]) Вж. например решение на Общия съд от 13 септември 2010 г., *Гърция и др./Комисия*, съединени дела T-415/05, T-416/05 и T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, точки 377—393, решение на Съда от 12 октомври 2000 г., *Magefesa*, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, точки 19 и 20.

([130]) Вж. решение на Общия съд от 7 септември 2022 г., *JCDecaux Street Furniture Belgium/Комисия*, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, точки 28, 49 и 65 (потвърдено с решение на Съда от 26 септември 2024 г., *JCDecaux Street Furniture Belgium/Комисия*, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Предвид факта, че принципът за ОУПИ е приложим, Комисията ще оцени дали със сключването на СППЗ през 2012 г. и с прехвърлянето на загубите съгласно СППЗ се предоставя икономическо предимство на DB Cargo, т.е. предимство, което DB Cargo не би могло да получи при пазарни условия. Следователно тя трябва да определи дали „[...] при подобни обстоятелства частен инвеститор със сравним размер, действащ в нормални условия на пазарна икономика, би могъл да бъде подтикнат да направи въпросната инвестиция“ ([131]). В тази връзка Комисията ще отчете надлежно факта, че съществуващият акционер на DB Cargo е DB AG, а не нов инвеститор.

(376) Когато се прилага принципът за ОУПИ, от значение са само ползите и задълженията, свързани с ролята на държавата като икономически оператор. Държавите членки следва да оценят тези ползи и задължения въз основа на информацията, с която разполагат към момента на намесата (т.е. на предварителна основа), като разчитат на икономически оценки, съпоставими с тези, които би извършил разумен оператор в условията на пазарна икономика при подобни обстоятелства. В настоящия случай Германия предостави на Комисията значително количество икономически и финансови данни, които са били събирани и проучвани на редовни интервали, като те хвърлят светлина върху очакванията за рентабилност, които DB AG е можело да проучва през целия период на прилагане на СППЗ.

(377) Един възможен подход за проверка дали е спазен принципът за ОУПИ, е да се разчита на стандартни и общоприложими методики за оценка. Такава методика трябва да се основава на наличните обективни, проверими и надеждни данни, които следва да бъдат достатъчно подробни и да отразяват икономическата ситуация към момента, в който е било взето решението за сделката, като се отчетат равнището на риск и бъдещите очаквания. Широко разпространена стандартна методика за оценката на инвестиционни решения е инвестицията да се оцени от гледна точка на нейната нетна настояща стойност (ННС).

(378) За да определи стойността на собствения капитал на DB Cargo, Комисията сконтира нетните печалби, определени приблизително посредством включения в средносрочните планове оперативен доход след лихви или EBT, ако е налична, за петгодишния период, обхванат от съответния средносрочен план (вж. Table 5), както и терминалната стойност, при което като дисконтов процент се използва цената на собствения капитал преди данъчно облагане, посочена в годишните доклади на групата DB за сегмента на товарните превози и логистичното осигуряване. Комисията приложи подхода за растеж Гордън-Шапиро, за да изчисли терминалната стойност.

(379) Съгласно метода за растеж Гордън-Шапиро терминалната стойност на дадено дружество е ННС на печалбата, която дружеството ще генерира постоянно. За изчисляването на тази нетна настояща стойност са необходими следните допускания: i) печалбата ще расте при определен постоянен темп на растеж („g“), като се започва от печалбата през последната година на финансово-икономическия план, и ii) дисконтовият процент е или цената на собствения капитал, или WACC, в зависимост от вида печалба, която е свързана с акционерите или в по-общ план с дружеството. Методът за растеж Гордън-Шапиро предполага, че колкото е по-голям постоянният темп на растеж, толкова е по-голям нормализираният свободен паричен поток, а колкото е по-малък дисконтовият процент, толкова е по-голяма терминалната стойност. Комисията използва постоянен темп на растеж от 2,0 %, както е посочено във втория доклад на E.CA (вж. таблица 9). Комисията използва същия темп както във втория доклад на E.CA, тъй като този темп представлява консервативно допускане, включително с оглед на други вътрешни документи на DB Cargo, в които се посочва по-нисък темп на растеж (в тази връзка Комисията отбелязва теста за обезценка в средносрочния план от 2015 г., в който се използва постоянен темп на растеж от 1,0 %).

(380) Комисията ще оцени пазарното съответствие на СППЗ в различни моменти. Въпросните моменти са: i) 2012 г., когато е подписано СППЗ, ii) 2016 г., когато е приключил периодът, в който не се позволява прекратяване, както и iii) 2020 г., след като вече са изпълнени други мерки с цел да се преодолее продължаващото реализиране на загуби от DB Cargo, а именно чрез възлагане на проучването ПТЕВ, въвеждане на програмата „Starke Cargo“ и смяна на ръководния екип (вж. съображения 61 и 66).

([131]) Решение на Съда от 21 март 1990 г., *Белгия/Комисия*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, точка 29; решение на Съда от 21 март 1991 г., *Италия/Комисия*, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, точки 18 и 19; и решение на Общия съд от 30 април 1998 г., *Cityflyer Express/Комисия*, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, точка 51. Вж. също Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ C 262, 19.7.2016 г., стр. 1), точка 74.

(381) Що се отнася до базата данни за изчисляването на ННС, Комисията разчита на годишните средносрочни планове, които са били налични към съответния момент. Предвид обема и естеството на информацията, съдържаща се в средносрочните планове (вж. съображения 55 и 58), Комисията счита, че средносрочните планове са били достатъчно подробни, за да може DB AG да взема решения по отношение на СППЗ. В съответствие с обичайната практика за подобни организации средносрочните планове са се изготвяли предварително въз основа на наличните към съответния момент данни, получавани от надеждни вътрешни за групата DB, както и външни източници на данни (вж. съображение 55).

5.1.3.1.1. Подписване на СППЗ през 2012 г.

(382) Въз основа на методиката, описана в съображения 378 и 379, Комисията изчисли, че стойността на собствения капитал на DB Cargo, изразена в ННС, е възлизала на приблизително 2 763 милиона евро въз основа на средносрочния план от 2011 г. (който обхваща периода 2012—2016 г.) и на приблизително 2 973 милиона евро въз основа на средносрочния план от 2012 г. (който обхваща периода 2013—2017 г.). Комисията отбелязва, че всеки средносрочен план включва не само периода на планиране (например 2012—2016 г. в случая на средносрочния план от 2011 г.), но и прогнозна оценка за годината, през която е изготвен планът, както и действителните резултати от предходната година (в случая на средносрочния план от 2011 г. прогнозна оценка за 2011 г. и действителните резултати от 2010 г.).

(383) В допълнение Комисията също така отбелязва, че DB Cargo е генерирало загуби през годините, предхождащи подписването на СППЗ през 2012 г. — 148 милиона евро през 2010 г. и 100 милиона евро през 2011 г., като в съответствие с годишния доклад на DB Cargo от 2011 г. между 2006 г. и 2008 г. DB Cargo е генерирало печалби в размер над 500 милиона евро (вж. съображение 117). Освен това в съответствие с годишните доклади на DB Cargo са реализирани — и следователно прехвърлени — печалби и през периода 2001—2004 г. ([132]) Както е видно от Table 5, и в двата средносрочни плана е било прогнозирано, че DB Cargo ще достигне целта си за ефективност (изразена като марж на EBIT) поне в края на периода на планиране.

(384) В тази връзка е възможно да е имало основателно очакване, че DB Cargo ще генерира печалба и с оглед на положителната ННС от възвръщаемостта въз основа на средносрочните планове за въпросния период Комисията стига до заключението, че с подписването на СППЗ през 2012 г. не е предоставено икономическо предимство на DB Cargo.

5.1.3.1.2. Периодът до края на 2016 г.

(385) Следващият момент, във връзка с който Комисията оцени пазарното съответствие на покритието на загубите съгласно СППЗ, е краят на първоначалния петгодишен период. Това е така, защото в рамките на този първоначален период СППЗ може да бъде прекратено само по основателни причини. Изтичането на първоначалния период е първият момент, в който всяка от двете страни е била свободна да прекрати СППЗ. Комисията отбелязва, че в споразумението загубата на мнозинство от правата на глас в DB Cargo се посочва като основателна причина за прекратяване (вж. съображение 48). Случаят не е такъв, както е описано и от Германия (вж. съображение 50), поради което не е направено позоваване на тази основателна причина през първоначалния петгодишен период. В допълнение Комисията също така отбелязва, че съгласно член 297 от AktG основателна причина по-специално съществува, ако е малко вероятно другата договаряща се страна да може да изпълнява своите задължения по договора ([133]). В СППЗ е предвидено, че DB Cargo трябва да прехвърля печалбите, а DB ML (и впоследствие DB AG) трябва да поема загубите. Тъй като са прехвърляни загуби, и двете страни са изпълнили своите задължения.

(386) Освен това Комисията отбелязва предоставената от Германия информация по отношение на насоките за корпоративния данък. Макар че R14.5, параграф 6 от насоките за корпоративния данък не обхваща въпроса дали непрекъснатите загуби биха представлявали основателна причина за прекратяването на СППЗ по време на първоначалния петгодишен период, от R14.5, параграф 5, точка 4 Комисията разбира, че фактът, че дъщерното дружество постоянно е генерирало загуби, не представлява причина, която би възпрепятствала изпълнението на СППЗ ([134]). Поради това Комисията счита, че в това отношение също не е била налице основателна причина за прекратяване. Следователно, доколкото Комисията разбира, не са били налице основателни причини, които биха обосновали предсрочното прекратяване на СППЗ.

([132]) Източник: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (последно осъществен достъп на 15 ноември 2024 г.).

([133]) Оригинален текст: „Ein wichtiger Grund liegt namentlich vor, wenn der andere Vertragsteil voraussichtlich nicht in der Lage sein wird, seine auf Grund des Vertrags bestehenden Verpflichtungen zu erfüllen“.

([134]) Оригинален текст: „Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B. […] die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet“.

(387) Освен това, дори да е било възможно една от страните да прекрати споразумението поради основателни причини, остава под въпрос дали оператор в условията на пазарна икономика би прекратил СППЗ по време на първоначалния му период. В допълнение към риска такова прекратяване да е неправомерно, прекратяването на СППЗ би означавало контролиращото предприятие майка да се откаже от сигурните предимства на СППЗ, т.е. данъчните предимства от фискалното обединение и прекия контрол върху управлението на дъщерното дружество, за несигурните предимства от това да се избегне прехвърлянето на потенциалните загуби в бъдеще. Под въпрос е дали предприятие майка би направило това толкова скоро след подписването на СППЗ. Това важи с още по-голяма сила с оглед на факта, че по време на първоначалния период всички средносрочни планове, а оттам и основата за стратегическите решения, са показвали положителна стойност за DB Cargo (вж. съображение 391).

(388) Въз основа на методиката, описана в съображения 378 и 379, Комисията изчисли, че стойността на собствения капитал на DB Cargo, изразена в ННС, е възлизала на приблизително 1 000 милиона евро въз основа на средносрочния план от 2015 г. (който обхваща периода 2016—2020 г.) и на приблизително 2 185 милиона евро въз основа на средносрочния план от 2016 г. (който обхваща периода 2017—2021 г.).

(389) Аналогично на средносрочните планове от 2011 г. и 2012 г. отново се е очаквало DB Cargo да постигне най-малко целевата стойност на маржа на EBIT през последната година от периода на планиране. Освен това се е очаквало ROCE да не е значително под целевата стойност на ROCE с положително развитие през периода на планиране, с уговорката, че в средносрочния план от 2016 г. е посочена ROCE само за групата DB Cargo.

(390) Макар че Комисията отбелязва, че, както е видно от Table 4, резултатите на DB Cargo са били по-ниски през първоначалния петгодишен период в сравнение с предишната прогноза, тъй като DB Cargo е генерирало единствено загуби, Комисията не разполага с доказателства, че залегналите в основата на средносрочните планове от 2015 г. или 2016 г. допускания очевидно са били погрешни. Освен това със средносрочния план от 2015 г. са въведени мерки за реформиране на DB Cargo в рамките на програмата „Zukunft Bahn“.

(391) Макар че Комисията оценява пазарното съответствие в стратегически моменти, а именно i) подписването на СППЗ, ii) края на първоначалния петгодишен период на СППЗ и iii) след проучването ПТЕВ, смяната на ръководството на DB Cargo и въвеждането на програмата „Starke Cargo“, Комисията също така изчисли стойността на собствения капитал на DB Cargo въз основа на средносрочните планове от други години. В тази връзка Комисията отбелязва, че въз основа на средносрочните планове от 2013 г. и 2014 г. ННС е трябвало да бъде съответно 2 075 милиона евро и 5 555 милиона евро.

(392) Поради това Комисията стига до заключението, че с покриването на загубите съгласно СППЗ в сила към края на 2016 г., т.е. при изтичането на първоначалния му срок, не е предоставено икономическо предимство на DB Cargo.

5.1.3.1.3. Периодът от 2020 г.

(393) Накрая, Комисията оцени дали DB AG е действало, както би действал оператор в условията на пазарна икономика, като е покривало загубите, след като вече е предприело други мерки за преодоляване на постоянното реализиране на загуби от DB Cargo, а именно възлагане на проучването ПТЕВ, въвеждане на програмата „Starke Cargo“ и смяна на ръководния екип (вж. съображения 61 и 66). Поради това Комисията оцени пазарното съответствие въз основа на средносрочния план от 2020 г.

(394) Комисията оцени стойността на собствения капитал на DB Cargo в съответствие с методиката, описана в съображения 378 и 379, и въз основа на данните, включени в средносрочните планове от 2020 г. и 2021 г. В тази връзка Комисията отбелязва, че ННС по отношение на стойността на собствения капитал на DB Cargo, произтичаща от средносрочния план от 2020 г. и изчислена съгласно използваната от Комисията методика, е отрицателна — приблизително -441 милиона евро. При тази стойност обаче не се взема предвид потенциалната полза за данъчното облагане (вж. съображение 43). Като използва консервативен подход за изчисляване на данъчния щит чрез прилагане на данъчната ставка от 30,5 % ([135]), посочена в годишните доклади на групата DB от 2020 г. и 2021 г. ([136]), Комисията изчисли стойността на собствения капитал на DB Cargo, изразена в ННС, на приблизително -259 милиона евро въз основа на средносрочния план от 2020 г. (който обхваща периода 2021—2025 г.) ([137]). Това означава, че инвеститорът би понесъл загуби за инвестиция в дружеството въз основа на стопанските прогнози, включени в средносрочните планове. В тази връзка Комисията отбелязва, че пандемията от COVID-19 допълнително е увеличила мащаба на загубите на DB Cargo. Щетите от пандемията от COVID-19 обаче не са единственият източник на загубите и Комисията счита, че средносрочният план от 2020 г. вече включва ответни мерки, с които биха били компенсирани около две трети от щетите.

(395) Комисията припомня, че, както е описано в съображение 66, с оглед на нарастващите загуби (вж. Table 4) през 2020 г. DB AG е назначило ново ръководство в DB Cargo и е въвело програма за възстановяване на жизнеспособността на дружеството, която вече е била включена в средносрочния план от 2019 г. („Starke Schiene“, съответно по отношение на DB Cargo: „Starke Cargo“). Това означава, че акционерът в DB Cargo вече е предприел различни стъпки (и то не за първи път, тъй като преди това са стартирани и други програми, например „Zukunft Bahn“), за да възстанови жизнеспособността на DB Cargo, макар и неуспешно. Поради това предприятието майка е можело да очаква финансовото състояние на DB Cargo да се подобри или, с оглед на отрицателното въздействие на пандемията от COVID-19, най-малкото да не настъпи ясно изразено влошаване на статуквото. Въпреки всички предходни действия обаче стойността на DB Cargo се е влошила и в средносрочния план от 2020 г. е станала отрицателна. Освен това от средносрочния план от 2020 г. ясно се вижда, че програмата „Starke Cargo“, която е представлявала стратегия, основана на ръст на обема, вече не е можела да бъде постигната, тъй като прогнозираният в средносрочния план от 2020 г. обем е оставал през целия период на планиране под обема, прогнозиран в средносрочния план от 2019 г., с който е въведена програмата „Starke Cargo“.

(396) Комисията отбелязва, че в средносрочните планове на DB Cargo от 2015 г. насам е включено установяването на допълнителни рискове и възможности, като вероятността да възникнат е над 40 %; те не са включени в базовия сценарий, но въпреки това са установени с оглед на вероятността от възникването им. В средносрочния план от 2020 г. не са включени такива допълнителни възможности. В него обаче са установени допълнителни рискове (вж. съображение 58). Тези рискове са били значителни, тъй като биха означавали съвкупно отрицателно въздействие в размер на -417 милиона евро върху EBIT на групата DB Cargo през периода на планиране (вж. Figure 3), т.е. ако установените рискове бяха възникнали, отрицателната EBIT, прогнозирана за периода, би се увеличила с около 65 %. Това означава, че е било разумно да се приеме, че всяко отклонение от плана би било отрицателно, а не положително. Поради това е имало риск DB Cargo отново да постигне незадоволителни резултати, въпреки че вече се е прогнозирало то да генерира отрицателна доходност за акционера. Акционер, който действа с дължимата грижа, би взел под внимание и този риск от незадоволителни резултати.

(397) Освен това през 2019 г. е било възложено проучване, за да се намерят решения за слабостите в сегмента на ПТЕВ, който не само е бил структурно губещ, но в действителност е допринасял в най-голяма степен за реализираните годишни загуби на DB Cargo (вж. Table 6), (вж. съображение 61). Това проучване е от октомври 2019 г. и е изменено в ограничена степен през януари 2020 г. Следователно то е било на разположение за обосновка на решенията, които е трябвало да бъдат взети за сегмента на ПТЕВ. По отношение на констатациите в проучването ПТЕВ Комисията отбелязва, че четири от шестте критерия, използвани за оценка на потенциалните стратегически

([135]) Комисията използва WACC преди данъчно облагане на групата DB, както е посочена в годишните доклади за годината на средносрочния план, така че да не се отчита данъчното предимство. Това е консервативно допускане, тъй като цената на собствения капитал на групата DB е по-ниска от цената на собствения капитал на нейния бизнес сегмент за товарни превози и логистично осигуряване.

([136]) В този контекст Комисията припомня, че във втория доклад на E.CA се използва данъчна ставка от 15 % за загубите, като се приема, че 50 % могат да бъдат признати като пренасяне на данъчна загуба при данъчна ставка от 30 %, а 12 % — за положителни резултати поради пренасянето на данъчната загуба (вж. съображение 126).

([137]) Комисията също така отбелязва, че отрицателната ННС не е ограничена до средносрочния план от 2020 г., а че въз основа на средносрочния план от 2021 г. (който обхваща периода 2022—2026 г.) ННС отново ще бъде с отрицателен размер от около -166 милиона евро.

варианти, са свързани с критерии на публичната политика ([138]). Комисията счита, че частен акционер не би взел предвид нито ползите за националната икономика, нито ползите за околната среда като критерии от решаващо значение за своя анализ. По подобен начин специалната отговорност за запазването на персонала на DB Cargo в качеството му на държавно предприятие не е съображение, което би било от значение за частен акционер. Освен това въздействието на избрания вариант върху (националната и европейската) железопътна система също така изглежда от по-голямо значение за държавата, тъй като се отнася до инфраструктурата, но и до модалното разпределение (оценява се например положително преминаването към железопътен транспорт). Независимо от това, проучването изглежда включва и някои аспекти, които биха били важни за частен акционер, като например въздействието върху другите сегменти, т.е. маршрутните влакове и комбинирания превоз. Само два критерия — стратегическото позициониране на DB Cargo и финансите на DB Cargo — представляват критерии, които частен инвеститор би взел под внимание (вж. съображение 64). По-важният от тези два критерия е въздействието върху финансите на DB Cargo, защото в крайна сметка това е основата за създаване на стойност за акционера. В тази връзка, както е видно от фигура 4, намаляването на размера на бизнес сегмента на ПТЕВ би бил вариантът с най-положително въздействие върху финансите на DB Cargo.

(398) Въпреки това е избрана различна стратегия. Това е стратегия, в резултат на която — макар вече да са били включени приходи от държавната подкрепа за сегмента на ПТЕВ (вж. съображение 68) — този сегмент пак би продължил да реализира загуби на оперативно равнище (т.е. EBIT) в многогодишен план, както е видно от фигура 5 (в средносрочния план от 2021 г. тази стойност е преразгледана, като сегментът на ПТЕВ започва да генерира положителна EBIT през 2026 г., но въз основа на значителна и постоянна финансова подкрепа от държавата, вж. фигура 7).

(399) Комисията разбира, че се твърди, че този избор отчасти е основан на решението да не се прекъсват мрежовите връзки (вж. съображение 66), за да се избегне пораждането на отрицателни мрежови последици (а оттам и повишени разходи), което изглежда основателно опасение. Комисията също така отбелязва, че настоящият план за преструктуриране, макар да е изготвен след събитията от 2021 г., предвижда именно промени в производствената система, насочени към премахване на взаимовръзките между бизнес сегментите (вж. съображение 262) според нуждите, което би могло да постави под съмнение доколко е било разумно да не бъде избран сценарият на съсредоточаване на по-ранен етап.

(400) Освен това планът изглежда включва не само помощ, произтичаща от схемата във връзка с *Anlagenpreisförderung* (подкрепа за композиране на влакове), но и допълнителна помощ за стопанската дейност за ПТЕВ, с оглед на факта, че сумата от 246 милиона евро на Figure 6 надхвърля целия бюджет на тази схема в размер на 200 милиона евро (вж. съображение 67). Допълнителна помощ е била осигурена едва през 2024 г. (вж. бележка под линия 74), поради което е изключително спорно доколко е било разумно в планирането да бъдат включени такива потоци от приходи.

(401) Комисията също така оцени ННС въз основа на средносрочните планове между края на първоначалния период на СППЗ и 2020 г., т.е. средносрочните планове от 2017—2019 г. Комисията отбелязва, че въз основа на средносрочните планове от 2017 г. и 2018 г. ННС на собствения капитал на DB Cargo е щяла да бъде положителна, възлизайки на около 1 888 милиона евро през 2017 г. и на около 1 883 милиона евро през 2018 г. Обаче въз основа на средносрочния план от 2019 г. не може да се направи заключение за ННС. Въз основа на методиката, описана в съображения 378 и 379, ННС би била отрицателна, възлизайки на около -108 милиона евро. Както е описано в съображение 407 обаче, въз основа на малко по-различна методика собственият капитал на DB Cargo, изразен като ННС, би бил леко положителен — около 34 милиона евро. По този начин оценката въз основа на средносрочния план от 2019 г. не позволява да се направи заключение, поради което Комисията не може да потвърди, че още с оглед на този средносрочен план един далновиден частен акционер би прекратил СППЗ. Във въпросния средносрочен план обаче се вижда тенденция, която вече е отрицателна.

(402) Въз основа на посочените по-горе причини и на фона на все по-големите загуби на DB Cargo, както и на факта, че вече са били предприети други мерки, като например смяна на ръководството и промяна на бизнес стратегията, един предпазлив оператор в условията на пазарна икономика би прекратил СППЗ, за да сложи край на отрицателното въздействие от прехвърлянето на загуби към предприятието майка, както и като начин за допълнително дисциплиниране на дружеството, като го принуди да потърси други източници на финансиране ([139]).

([138]) А именно критериите с номера 1, 2, 5 и 6, т.е.: 1) ползите за националната икономика (въздействие върху Германия като място за промишлена дейност), 2) ползите за околната среда (въздействие върху устойчивостта на товарния транспорт в Германия), 5) въздействието върху персонала на DB Cargo с оглед на „специалната отговорност“ за служителите на държавното предприятие и 6) въздействието върху националната и европейската железопътна система.

([139]) Макар че Германия твърди, че свързаният с управлението елемент на СППЗ оказва дисциплиниращ ефект (вж. съображение 113), Комисията се съмнява, че тези елементи са ефективни предвид продължаващия неуспех на DB Cargo да постигне целите за ефективност и продължаващите годишни загуби (вж. таблица 4).

(403) Поради това, с оглед на тримесечния срок на предизвестие преди края на данъчната година (вж. съображение 51) и времето за изготвянето на средносрочните планове и представянето им на надзорния съвет на DB Cargo и на DB AG (вж. съображение 54), решение за прекратяване на СППЗ, взето на възможно най-ранен етап след изготвянето на средносрочния план от 2020 г., би влязло в сила в края на 2021 г., а загубите, понесени от DB Cargo през 2022 г., вече не биха били покрити автоматично.

(404) Що се отнася до първия и втория доклад на E.CA, Комисията отбелязва, че единствено първият доклад на E.CA включва количествено определяне на рентабилността (изразена като нетна настояща стойност) за акционера на DB Cargo. Освен това изготвянето на докладите е било възложено впоследствие, след покриването на загубите, така че те включват доказателства, представени след като акционерът е взел решение да покрие въпросните разходи.

(405) Комисията отбелязва, че във втория доклад на E.CA се използва малко по-различна методика за изчисляване на ННС на DB Cargo — посредством свободните парични потоци на предприятието (FCFF), в този случай FCFF за DB AG. Тъй като количествената оценка в доклада на E.CA не обхваща 2019 г. или периода след това, Комисията изчисли ННС пак въз основа на FCFF, като приложи същите допускания по отношение на данъчните облекчения и дисконтовия процент (WACC след данъчно облагане на сегмента за товарни превози и логистично осигуряване) като използваните в доклада на E.CA (вж. съображения 126 и 127).

(406) Съгласно обичайната практика при определянето на стойността на собствения капитал с използване на FCFF като основа за ННС Комисията изчисли разликата между терминалната стойност на предприятието и нетния дълг като терминалната стойност на собствения капитал на DB Cargo ([140]).

(407) Въз основа на методиката, описана в съображения 405 и 406, стойността на собствения капитал на DB Cargo, изразена като ННС, би трябвало да бъде около 34 милиона евро през 2019 г., около -1 852 милиона евро през 2020 г. и около -1 445 милиона евро през 2021 г. Дори да се вземе предвид като положителен елемент избягването на разходи в размер на около 1,5 милиарда евро за излизане от сегмента на ПТЕВ, както е изчислено във втория доклад на E.CA, стойността на собствения капитал на DB Cargo пак би останала отрицателна. Следователно използването на тази различна методика не поставя под въпрос констатациите, че един предпазлив инвеститор в условията на пазарна икономика би прекратил СППЗ, считано от края на 2021 г.

(408) Що се отнася до довода на Германия, че съществуващ акционер би действал по различен начин в сравнение с нов инвеститор (вж. съображение 116), Комисията като цяло е съгласна, че това е така. Комисията също така взема под внимание изложената си по-горе позиция, предвид факта, че DB Cargo не е прехвърляло никакви печалби на DB AG от 2008 г. насам, а е генерирало само загуби, които е трябвало да се покриват от неговото предприятие майка (вж. Table 4). Комисията също така е съгласна, че в процеса на вземане на решения съществуващ акционер би взел под внимание факта, че DB Cargo продължава да не постига своите цели за ефективност. В тази връзка Комисията отбелязва, че DB AG е положило усилия, които са били възможни за съществуващ акционер, т.е. въвеждане на програма за преструктуриране или смяна на ръководството на DB Cargo, така че DB Cargo да възвърне своята жизнеспособност. Разумно е да се отчете, че съществуващ акционер също би положил такива усилия, включително с оглед на положителните аспекти на фискалното обединение. Той обаче не би правил това безсрочно, особено когато усилията не са довели до положителни резултати. В тази връзка Комисията припомня, че още въз основа на средносрочния план от 2019 г. стойността на собствения капитал на DB Cargo, изразена като ННС, е щяла да бъде около нулата и допълнително се е влошила в средносрочния план от 2020 г., като стойността ѝ е станала отрицателна въпреки всички предходни усилия. Това означава, че нито едно от действията, предприети в миналото, още от 2015 г. нататък с програмата „Zukunft Bahn“, не е било успешно. Поради това е разумно да се приеме, че далновиден частен акционер би прекратил СППЗ, след като стойността на неговата инвестиция очевидно би станала отрицателна дори при допусканията на плана и без да се отчитат действителните резултати от минали периоди.

(409) Освен това, що се отнася до довода на Германия, че в друг случай Комисията е приела, че с компенсирането на многогодишни загуби не е предоставено икономическо предимство (вж. съображение 115), Комисията припомня, че нейната оценка трябва да бъде основана единствено на фактите в конкретния случай. Поради това този довод е без значение. Като се има предвид това уточнение, посоченото от Германия дело се отнася до летищата Berlin Schönefeld, Tegel и Tempelhof. Що се отнася до въпросното дело, в съображение 179 от решението на Комисията, с което се установява, че мерките не представляват помощ, Комисията отбеляза, че „FBS е могла да очаква, че тези

([140]) Комисията отбелязва, че консултантското дружество E.CA не е изчислило разликата между терминалната стойност на предприятието и нетния дълг, като е изчислило единствено стойността на предприятието на DB Cargo, но не и стойността на собствения му капитал.

дългосрочни предимства — успешното откриване и печелившата експлоатация на едно-единствено ново летище за района на Берлин (както и очакваните печалби от експлоатацията на Schönefeld след няколко години на практическо прилагане на стратегията за нискотарифните превозвачи) — ще надхвърлят загубите, натрупани от Schönefeld преди откриването на летище BER“. В този контекст ситуацията на DB Cargo, която не се очаква да се промени съществено в дългосрочен план, какъвто е бил случаят с откриването на летище Berlin-Brandenburg (BER), по никакъв начин не е съпоставима със ситуацията в делото, посочено от Германия.

(410) Поради това Комисията стига до заключението, че след средносрочния план от 2020 г. инвеститор в условията на пазарна икономика би прекратил СППЗ, считано от края на 2021 г. Това означава, че с автоматичното покриване на загубите от 2022 г. и следващите години се предоставя икономическо предимство на DB Cargo, като то е бенефициерът на това предимство съвместно със своите дъщерни дружества, чиито загуби или печалби се консолидират от DB Cargo в корпоративните му отчети.

(411) Както се посочва от Съда, когато се разглежда индивидуална помощ, идентифицирането на икономическото предимство позволява по принцип да се предположи нейната избирателност ([141]). Това е така, независимо дали на съответните пазари има оператори, които са в сравнимо фактическо и правно положение. Тъй като предимството е предоставено само на DB Cargo като единствен бенефициер, икономическото предимство е избирателно.

5.1.3.2. Частично поемане от BEV на възнагражденията на държавните служители, наети от DB Cargo („мярка 4“)

(412) Член 107, параграф 1 от ДФЕС включва мерки, които под различна форма намаляват тежестта, която нормално трябва да се поема от едно предприятие и поради това те не са субсидии в строгия смисъл на думата, а са аналогични на субсидии по своето естество и последици ([142]). Член 107, параграф 1 от ДФЕС не разграничава държавните мерки в зависимост от техните причини или цели, а ги определя в зависимост от техните последици ([143]).

(413) Комисията отбелязва, че мярка 4 води до система, при която всички служители на железниците, които преди това са били наети от германските публични железници, са били прехвърлени към конкретен държавен субект — BEV — образуван от сливането на Deutsche Bundesbahn и Deutsche Reichsbahn, който носи отговорност за плащането на заплатите и останалите обезщетения директно на съответните служители. Освен това BEV управлява фонда за здравно осигуряване на служителите на железниците и пенсиите на пенсионираните служители. Тази система е внедрена от момента на създаването на DB AG като ново федерално железопътно дружество, учредено съгласно частното право през 1994 г., т.е. 13 години преди пълната либерализация на пазара на железопътни товарни превози през 2007 г., и оттогава не е изменяна съществено (съображение 77) ([144]).

(414) Въз основа на разпоредбите на член 143a от Германската федерална конституция и членове 12, 21 и 23 от DBGrG служителите на железниците, формално наети от BEV, са разпределени в DB AG в замяна на плащане, чийто размер се изчислява индивидуално и конкретно за всеки разпределен работник и се изплаща годишно от DB AG на BEV. DB AG разпределя назначените в него служители на железниците в своите дъщерни дружества, включително в DB Cargo. DB Cargo изплаща обратно разходите за персонал във връзка със служителите на железниците на DB AG, като така прехвърля това плащане на BEV.

(415) Освен това представените от Германия доказателства сочат, че BEV е назначило служители на железниците и в други предприятия, които се конкурират с DB AG. Тези ограничени назначения са доброволни, в смисъл че не са основани на разпоредбите на DBGrG, а единствено на разпоредбите на член 29 от BBG, съгласно който се изисква съгласието на съответния служител (вж. съображение 77).

([141]) Вж. решение на Съда от 4 юни 2015 г., *Комисия/MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, точка 60.
([142]) Решения на Съда от 15 март 1994 г., *Banco Exterior de España*, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, точка 13 и от 11 юли 1996 г., *SFEI и др.*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, точка 58.
([143]) Решение на Съда от 26 октомври 2016 г., *Orange/Комисия*, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, точка 38.
([144]) Вж. бележка под линия 48 за ограничените изменения на член 21 от DBGrG.

(416) Въз основа на член 21, параграф 1 и член 23 от DBGrG плащанията, които DB AG трябва да прави към BEV за всеки назначен служител на железниците, трябва да се изчисляват в съответствие с принципа „als-ob-Kosten“ („поемане на разходите, все едно че са наети нови служители“), което означава, че размерът им е основан на разходите за персонал за сравнимите с него работници на DB AG, които са наети от пазара на труда, *все едно че* разпределените служители са новоназначени от DB AG. Тези плащания включват всички елементи на възнаграждението на работник, нает съгласно колективен трудов договор, т.е. основната надница и съответните надбавки, както и вноските на работодателя в задължителните социалноосигурителни схеми. Вноските са свързани по-специално с пенсионни схеми, здравно осигуряване, осигуряване за злополука и за безработица, такси за дългосрочни грижи, за майчинство и за неплатежоспособност. В резултат на прилагането на този принцип няколко такси и налози, въведени след създаването на DB AG и представляващи част от разходите за персонал, свързани с договорно наетите работници, са добавени и към разходите, които DB AG възстановява на BEV. От друга страна, разходите, произтичащи от структурните разлики във възнаграждението и от специалните характеристики на законодателството за държавните служители в сравнение с частното трудово право, се поемат от BEV. Накрая, плащанията към BEV включват и разходите, свързани с управлението на човешките ресурси (съображение 79).

(417) Правилата, описани в съображение 416, се прилагат и към DB Cargo, което възстановява на DB AG разходите за персонал във връзка с разпределените в него служители на железниците. Германия предостави доказателства, свързани с практическото прилагане на принципа „als-ob-Kosten“ в рамките на DB Cargo, под формата на таблици, в които се сравняват разходите за персонал за индивидуалните договорно наети служители, назначени директно от пазара на труда, и разходите за персонал за държавните служители, назначени от BEV, които се намират в сходно професионално положение (подобна възраст, функция, квалификация и група на заплащане). Предоставените доказателства показват, че разходите за персонал във връзка със съответните договорно наети работници и разходите за персонал, които DB Cargo трябва да плаща на BEV чрез DB AG в замяна на назначените държавни служители, са изчислени съгласно една и съща методика, включват едни и същи елементи, по-специално един и същ дял на работодателя от задължителните социалноосигурителни вноски, и в крайна сметка размерът им е сходен. В заключение, в резултат на прилагането на принципа „als-ob-Kosten“ разходите за персонал, които DB Cargo трябва да възстановява на BEV за назначените служители на железниците, отразяват пазарната цена за персонал със съответната квалификация.

(418) В допълнение Германия доказа, че BEV е назначило служители на железниците в други държавни агенции, и — което е от по-голямо значение — при конкурентите на DB AG. В такива случаи по същия начин, както в случая с DB AG и DB Cargo, BEV поема част от разходите за персонал, които са специфични за законоустановения режим на съответните държавни служители, въз основа на индивидуално сключени споразумения, отразяващи принципа „als-ob-Kosten“, както е предвидено в член 21, параграф 1 от DBGrG ([145]). Като последица от това въпросните специфични разходи за персонал не представляват тежест за бюджета на съответното предприятие. Макар че тази практика е ограничена, тя показва, че по принцип назначенията на служители на железниците, наети от BEV, независимо дали в DB AG или при неговите конкуренти, се извършват по пазарни цени.

(419) Освен това, противно на твърденията на жалбоподателя, мярка 4 се различава значително от мярката, оценена от Комисията в Решение 2012/540/ЕС от 20 декември 2011 г. относно Държавна помощ C 25/08 (ex NN 23/08) — реформа на финансирането на пенсиите на държавните служители, работещи за France Télécom, приведена в действие от Френската република в полза на France Télécom ([146]) („решението Orange“), което бе потвърдено от съдилищата на Съюза ([147]). Първо, проучената в това решение мярка представлява закон, приложим единствено към France Télécom (чийто правоприемник е Orange), което, в качеството си на предишен департамент на Министерството на пощите, телеграфите и телефоните, е било единственият работодател на държавните служители на въпросното министерство, по отношение на които френската държава, съвместно с La Poste, е била задължена да обезпечи изплащането на пенсии ([148]). Мярката се е състояла в изменение на ad hoc закона за France Télécom от 1990 г. ([149]), в който, наред с другото, се е предвиждало задължение за France Télécom да изплаща обратно на държавата пенсиите на държавните служители, наети от France Télécom. С въведеното през 1996 г. изменение France Télécom е освободено от пенсионното задължение, свързано с прогнозната тежест от евентуалното изплащане на пенсиите, при което са освободени и необходимите счетоводни провизии, заделени във връзка с това задължение, и значително е намален размерът на въпросното обезщетение, като по този начин France Télécom е поставено в по-благоприятно положение в сравнение с положението, произтичащо от закона от 1990 г. Второ, Комисията

([145]) Информация, предоставена от Германия на 21 април 2022 г. и на 27 септември 2024 г.
([146]) OB L 279, 21.8.2012 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Решения на Общия съд от 26 февруари 2015 г., *Orange/Комисия*, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117 и на Съда от 26 октомври 2016 г., *Orange/Комисия*, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Вж. съображения 98 и 138 от решението Orange.
([149]) Закон № 90-568 от 2 юли 1990 г.

констатира, че с проучената в решението Orange мярка не се гарантира, че социалноосигурителните разходи, заплащани от France Télécom, са равностойни на тези на неговите конкуренти. По-специално вноската, заплащана от France Télécom, е била изчислена въз основа на ставка, която е включвала само вноските за общите рискове за служителите, обхванати от общото частно трудово право, и за държавните служители, като в резултат на това е изключвала социалноосигурителните вноски за необичайните рискове, които е трябвало да плащат конкурентите — или France Télécom по отношение на служителите, различни от държавни служители — като например безработица или неплащане на заплати в случай на обявяване в несъстоятелност на работодателя.

(420) В пълна противоположност, мярка 4 е част от система, в рамките на която служителите на държавните железници са наети от самото начало на процеса за трансформация на федералните железници от отделен държавен субект, който действа като агенция за предлагане на работници за наемане на работа при едни и същи условия в DB AG (и в крайна сметка в неговите дъщерни дружества), както и в други предприятия. Тази система се е прилагала към DB AG от създаването му през 1994 г. и никога не е била изменяна по начин, който би подобрил положението на DB AG или на неговите дъщерни дружества ([150]). Освен това възнаграждението, което трябва да се заплаща за работната сила, осигурена от BEV както на DB AG, така и на неговите конкуренти, е изчислено индивидуално и конкретно за всеки член на персонала и отразява пазарните разходи за персонал с подобна квалификация, тъй като включва всички елементи на разходите, които се заплащат от работодател за такива служители, наети от пазара. По-важен е фактът, че възнаграждението, което трябва да се заплаща на BEV, включва вноски в социалноосигурителните схеми, покриващи всички рискове, които се понасят от служителите в частния сектор (вж. съображение 416).

(421) В заключение, не може да се счита, че мярка 4 води до избирателно предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС за DB AG или за дружествата, които принадлежат към групата DB, като например DB Cargo.

(422) Като се има предвид, че наличието на предимство, което е едно от кумулативните условия за наличието на помощ, не може да бъде установено, Комисията заключава, че мярка 4 не включва държавна помощ.

5.1.4. *Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията*

(423) Нарушение на конкуренцията по смисъла на член 107, член 1 от ДФЕС обикновено се установява, когато държавата предоставя финансово предимство на предприятие в либерализиран сектор, на който има или би могло да има конкуренция ([151]). DB Cargo предоставя услуги за железопътни товарни превози в Германия и в други държави членки, в които се предоставят такива услуги от други предприятия в конкуренция с DB Cargo, по-специално след либерализацията на услугите за железопътни товарни превози на вътрешния пазар (вж. бележка под линия 39). От това следва, че мярка 1, доколкото бъде счетено, че с нея се предоставя избирателно предимство на DB Cargo, може да наруши или да заплаши да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

5.1.5. *Заключение относно наличието на помощ*

(424) С оглед на съображенията, посочени в раздел 5.15.1, Комисията стига до заключението, че мярка 1 включва държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС за периода, считано от 1 януари 2022 г. За разлика от това, мерки 2, 3 и 4, както и мярка 1 за периода до края на 2021 г., не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

5.2. **Нова помощ**

(425) Независимо от доводите на Германия във връзка с квалифицирането на четирите разследвани мерки като съществуваща помощ, Комисията трябва да проучи задълбочено и самостоятелно дали мярката, за която счита, че води до предоставяне на държавна помощ, т.е. СППЗ, е нова или съществуваща помощ.

(426) Съгласно член 1, буква в) от Процедурния регламент „нова помощ“ означава всяка помощ, която не е съществуваща помощ, включително измененията на съществуваща помощ.

([150]) Вж. бележка под линия 48.

([151]) Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, точка 187 и цитираната съдебна практика.

(427) Разглежданото СППЗ е сключено за първоначален период от пет години, след което автоматично е удължавано в края на всяка финансова година за една допълнителна година (вж. съображение 51). Анализът на пазарното съответствие на СППЗ показа, че със СППЗ е предоставяно избирателно предимство на DB Cargo едва от 2022 г. нататък (вж. съображения 393—411) и че едва от този момент СППЗ може да се счита за мярка за държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(428) В съответствие с установената съдебна практика удължаването на съществуваща схема за помощи съставлява нова помощ, различна от удължената помощ ([152]), по-специално когато това удължаване е придружено от увеличаване на бюджета, което да го подпомогне ([153]). Поради това, що се отнася до представения от Германия довод, съгласно който СППЗ от 2012 г. представлява просто продължаване на предишните СППЗ, които са били в сила от 1999 г. насам, Комисията отбелязва, че СППЗ е правен акт, който очевидно е различен от всички подобни предходни споразумения, сключени между DB Cargo и неговото предприятие майка; той се прилага през нов период от време и включва нови ресурси в сравнение с мобилизираните ресурси съгласно което и да е предшестващо споразумение. Същото важи за ежегодното мълчаливо продължаване на СППЗ след изтичането на първоначалния му срок. Освен това Комисията отбелязва, че страните по въпросното споразумение също са се променили през 2016 г. след сливането на DB AG и AB ML (съображения 14, 45 и 46), което също така променя изпълняемостта и баланса на интересите на страните по споразумението в сравнение с по-ранните споразумения. В резултат на това съществуването на по-ранни СППЗ, които са обхващали различни периоди, не води до квалифициране на въпросното СППЗ (включително на мълчаливото му продължаване) като съществуваща помощ.

(429) Освен това следва да се отбележи, че член 1, буква б), точка v) от Процедурния регламент не се прилага по отношение на СППЗ. Тази разпоредба се прилага по отношение на мерки, които не са представлявали помощ при влизането си в сила и впоследствие са станали помощ поради еволюцията на вътрешния пазар, без да са били изменяни от държавата членка. За разлика от това, продължаването на СППЗ е породило държавна помощ не поради еволюцията на вътрешния пазар, а поради вътрешните затруднения на DB Cargo, които са довели до такива загуби, че продължаването на въпросното споразумение вече не е можело да се счита за съответстващо на пазара (вж. съображения 393—411).

5.3. **Законосъобразност на помощта**

(430) В съответствие с член 108, параграф 3 от ДФЕС всички планове за предоставяне на нова помощ трябва да се съобщят на Комисията и не следва да се привеждат в действие, преди Комисията да е разрешила това. Разглежданата помощ е била приведена в действие посредством създаването на законно право действителните загуби или печалби на DB Cargo, които се реализират, считано от 2022 г., да се прехвърлят на DB AG, преди да бъде одобрена от Комисията. Следователно германските органи са нарушили своите задължения съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС. Поради това мярка 1, доколкото се квалифицира като държавна помощ, считано от 2022 г., представлява неправомерна помощ.

5.4. **Съвместимост на помощта с вътрешния пазар**

(431) Член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС предвижда, че помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес, могат да се приемат за съвместими с вътрешния пазар.

(432) Следователно, за да може да се счита за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, държавната помощ трябва да отговаря на две условия: i) тя трябва да има за цел да улесни развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, и ii) не трябва да засяга по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес.

(433) Двете условия не засягат факта, че решенията, приети от Комисията на това основание, трябва да гарантират съответствие с правото на Съюза ([154]).

([152]) Вж. решения от 26 октомври 2016 г., *DEI и Комисия/Aluminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, точка 50 и цитираната съдебна практика; от 15 декември 2022 г., *Veejaam и Espo*, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, точки 44 и 47.

([153]) Решение от 20 май 2010 г., *Todaro Nunziatina & C.*, C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, точки 44—47.

([154]) Решение на Съда от 22 септември 2020 г., *Австрия/Комисия*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, точка 20.

(434) Съгласно първото условие Комисията проверява дали помощта има за цел да улесни развитието на някои икономически дейности. Съгласно второто условие Комисията съпоставя положителните ефекти на предложената помощ с отрицателните ефекти, които помощта би имала върху вътрешния пазар ([155]).

(435) В Насоките за оздравяване и преструктуриране Комисията определя критериите, които разглежда, когато преценява съвместимостта на помощта за преструктуриране на дадено дружество с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС ([156]). С оглед на естеството и целите на въпросната държавна помощ Комисията ще прецени дали помощта е в съответствие с разпоредбите, установени в Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(436) При разглеждането на въпроса дали помощта за преструктуриране оказва неблагоприятно въздействие върху условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес, Комисията извършва сравнителен тест в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС и Насоките за оздравяване и преструктуриране. При извършването на този тест, ако бенефициерът отговаря на условията за получаване на помощ за преструктуриране, Комисията съпоставя положителните ефекти от помощта спрямо отрицателните ефекти върху конкуренцията и търговията между държавите членки, породени от въздействието на държавната помощ. В рамките на това оценяване тя взема предвид необходимостта от намеса от страна на държавата, целесъобразността, пропорционалността, прозрачността на помощта и смекчаването на отрицателните ефекти посредством принципа на еднократната помощ, както и мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, посочени в Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(437) Както е посочено в съображение 433, с решенията, приети от Комисията по дела във връзка с държавна помощ, трябва да се гарантира съответствие с правото на Съюза. В този контекст Комисията констатира, че от разследването не следва, че помощта за преструктуриране или свързаните с нея условия, или икономическите дейности, улеснени от помощта, биха могли да доведат до нарушение на относима разпоредба на правото на Съюза. Освен това Комисията не е започнала процедура срещу Германия относно евентуално нарушение на правото на Съюза, което би имало връзка с този случай, нито е получила жалби или информация, които биха могли да подскажат, че държавната помощ, свързаните с нея условия или икономическите дейности, улеснени от помощта, биха могли да противоречат на съответните разпоредби на правото на Съюза, различни от членове 107 и 108 от ДФЕС.

5.4.1. *Допустимост*

(438) За да бъде допустимо за получаване на помощ за преструктуриране, предприятието трябва да отговаря на условията за предприятие в затруднено положение съгласно раздел 2.2 от Насоките за оздравяване и преструктуриране. По-специално в точка 20 от Насоките за оздравяване и преструктуриране се предвижда, че едно предприятие се намира в затруднено положение, когато „без намеса от страна на държавата то почти сигурно ще бъде принудено да прекрати дейността си в краткосрочен или средносрочен план“. Такъв би бил случаят, когато е налице поне едно от обстоятелствата, описани в точка 20, букви а)—г) от Насоките за оздравяване и преструктуриране. Съгласно точка 20, буква а) от Насоките за оздравяване и преструктуриране „в случай на дружество с ограничена отговорност, когато записаният му акционерен капитал е намалял с повече от половината в резултат на натрупани загуби. Такъв е случаят, когато приспадането на натрупаните загуби от резервите (и всички други елементи, които по принцип се считат за част от собствения капитал на дружеството) води до отрицателен сбор, който надвишава половината от записания акционерен капитал“.

(439) Както е видно от Table 4, собственият капитал на DB Cargo е надвишавал записания му акционерен капитал през всяка година от 2012 г. насам. Причината за това обаче е съществуването на автоматичното прехвърляне на загубите съгласно СППЗ. Тъй като загубите се прехвърлят на DB AG, без да се засяга счетоводният баланс на DB Cargo, те не оказват отрицателно въздействие върху позицията на собствения капитал на DB Cargo, което в противен случай би трябвало да поеме загубите.

(440) В този контекст Комисията установи, че прехвърлянето на загубите съгласно СППЗ (с ежегодното му удължаване до края на 2024 г.), като се започва от прехвърлянето на загубите за 2022 г., води до предоставяне на икономическо предимство на DB Cargo и представлява държавна помощ (вж. съображения 410 и 424), неправомерно приведена в действие от Германия (вж. съображение 430).

([155]) Решение на Съда от 22 септември 2020 г., *Австрия/Комисия*, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, точки 18—20.
([156]) Насоки за оздравяване и преструктуриране, точка 38.

(441) По този начин Комисията счита, че с прехвърлянето на загубите за 2022 г. е изкривено действителното финансово състояние на DB Cargo, както е отразено в действителните му отчети, защото добрата позиция на собствения капитал на DB Cargo в счетоводния му баланс не се дължи на неговите собствени финансови резултати, а единствено на неправомерно предоставената държавна помощ, т.е. на финансиране от държавата, което дружеството не би било в състояние да получи на пазара. Поради това Комисията счита, че за да се придобие реалистична представа за финансовото положение на DB Cargo към онзи момент, следва да се изключат ефектите от това прехвърляне и да се изчисли коригираният собствен капитал на DB Cargo в ситуация, в която загубите биха повлияли на собствения капитал на DB Cargo. В този контекст Комисията подчертава, че съгласно точка 20 от Насоките за оздравяване и преструктуриране трябва да се проучи положението на бенефициера при липсата на помощ. Счита се, че едно предприятие се намира в затруднено положение, когато без намеса от страна на държавата то почти сигурно ще бъде принудено да прекрати дейността си в краткосрочен или средносрочен план. Без значение е фактът, че дадена намеса на държавата е структурирана по такъв начин, че да попречи на загубите на бенефициера да утежнят счетоводния му баланс, вместо да покрие загубите, които вече са признати във въпросния счетоводен баланс, доколкото без тази намеса предприятието почти сигурно би било принудено да прекрати дейността си.

(442) Както е видно от Table 4, позицията на собствения капитал на DB Cargo в края на 2021 г. е възлизала на 666 милиона евро. Тъй като Комисията счита, че само загубите, прехвърлени съгласно мярка 1, като се започва от 2022 г., представляват държавна помощ, позицията на собствения капитал от 2021 г. продължава да представлява действителното финансово състояние на DB Cargo при липсата на помощ. Загубите на DB Cargo за 2022 г. обаче са възлизали на 858 милиона евро. Ако тези загуби бъдат отразени в собствения капитал на DB Cargo, позицията на собствения капитал би станала отрицателна в размер на -192 милиона евро. Следователно DB Cargo би отчело отрицателна нетна стойност. В тази връзка Комисията отбелязва, че загубите са се натрупвали в хода на годината, докато прехвърлянето на загубите се извършва на 31 декември на съответната година. По този начин DB Cargo е щяло да загуби повече от половината от записания си акционерен капитал в някой момент през 2022 г. Поради това при липсата на помощ записаният акционерен капитал на DB Cargo е щял да намалее с повече от половината в резултат на натрупани загуби най-късно в края на 2022 г. и впоследствие да продължи да намалява до настоящия момент. Така DB Cargo се квалифицира като предприятие в затруднено положение съгласно точка 20, буква а) от Насоките за оздравяване и преструктуриране ([157]). Поради това без продължаването на СППЗ, което може да бъде приписано на Германия, DB Cargo почти със сигурност е щяло да бъде принудено да прекрати дейността си в краткосрочен или средносрочен план, както е посочено в точка 20 от Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(443) Съгласно точка 20, буква в) от Насоките за оздравяване и преструктуриране едно предприятие се квалифицира като предприятие в затруднено положение, когато е в процедура по колективна несъстоятелност или отговаря на критериите на вътрешното право, за да бъде подложено на процедура по колективна несъстоятелност по искане на неговите кредитори. DB Cargo не е в процедура по колективна несъстоятелност и също така не отговаря на критериите, за да бъде подложено на такава процедура.

(444) Съгласно точка 20, буква г) от Насоките за оздравяване и преструктуриране едно предприятие се квалифицира като предприятие в затруднено положение, когато предприятието не е МСП и през последните две години: i) съотношението задължения/собствен капитал на предприятието е било по-голямо от 7,5 и ii) съотношението EBITDA/лихвено покритие на предприятието е било под 1,0.

(445) DB Cargo не е МСП. През 2022 г. и 2021 г. EBITDA на DB Cargo е била отрицателна в размер на около -541 милиона евро през 2022 г. и -125 милиона евро през 2021 г., въз основа на публикувания му годишен доклад от 2022 г., поради което съотношението EBITDA/лихвено покритие би било отрицателно. С оглед на отрицателната нетна стойност без помощта в края на 2022 г. съотношението задължения/собствен капитал на DB Cargo би било отрицателно. През 2021 г. обаче неговото съотношение задължения/собствен капитал е било около 3,4, като се вземат предвид само заемите. Поради това точка 20, буква г) от Насоките за оздравяване и преструктуриране не е изпълнена.

(446) Съгласно точка 21 от Насоките за оздравяване и преструктуриране новосъздадено предприятие, което осъществява дейност за период по-кратък от три години, не е допустимо за помощ за преструктуриране. DB Cargo осъществява дейност под сегашното си наименование и в сегашната си корпоративна форма от 2016 г. насам (вж. съображение 12, буква г). Като се вземат предвид различните наименования и различните корпоративни форми, DB Cargo осъществява дейност от 1999 г. като (не)пряко дъщерно дружество на DB AG (вж. съображение 47). Следователно DB Cargo не е новосъздадено предприятие.

([157]) Технически и от счетоводна гледна точка това условие в действителност е изпълнено в деня, когато въпросните натрупани загуби надхвърлят прага от 50 % от записания акционерен капитал, което може да се удостовери само впоследствие в края на финансовата година и на по-късен етап след сертифициране от одитор. За прилагането на условието на практика може да се наложи то да бъде тълкувано с оглед на качественото определение, че предприятието почти сигурно ще бъде принудено да прекрати дейността си в краткосрочен или средносрочен план, което може да варира. В настоящия случай фактическите оперативни загуби през 2021 г. и прогнозните резултати за 2022 г. и след това биха накарали акционер в условията на пазарна икономика да връчи на DB Cargo известие за прекратяване на СППЗ на 30 септември 2021 г. В такъв случай и считано от този момент DB Cargo почти сигурно би било принудено да прекрати дейността си в краткосрочен или средносрочен план с предвидимото и все по-сериозно изчерпване на капиталовата му база.

(447) Освен това съгласно точка 22 от Насоките за оздравяване и преструктуриране предприятие, принадлежащо към по-голяма икономическа група, обикновено не е допустимо за получаване на помощ за преструктуриране, освен когато може да се докаже, че затрудненията на предприятието са вътрешни, а не са резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата, като затрудненията са прекалено големи, за да може групата сама да се справи с тях.

(448) Комисията припомня, че целта на точка 22 от Насоките за оздравяване и преструктуриране е да се предотврати възможността група предприятия да застави държавата да понесе цената на плана за преструктуриране на някое от предприятията, включени в състава ѝ, когато това предприятие е в затруднение и когато самата група е в основата на тези трудности, или когато разполага със средства сама да се справи с тях ([158]).

(449) Както е описано в съображения 9—14, DB Cargo принадлежи към групата DB и следователно е част от по-голяма икономическа група. От съображение 60 и от Table 6 обаче става ясно, че загубите на DB Cargo произтичат от неговата дейност. По-специално бизнес сегментът на ПТЕВ е структурно губещ. С оглед на факта, че затрудненията на DB Cargo са породени от постоянното генериране на загуби поради нерентабилната дейност, затрудненията му са вътрешни, а не резултат от произволно разпределение на разходите в рамките на групата DB, с което разходите на DB Cargo произволно се увеличават или печалбите му се намаляват, или прехвърлят на неговото предприятие майка или на дружествата му сестри.

(450) Макар че съгласно годишните си доклади в периода 2020—2023 г. групата DB е реализирала загуби от 2020 г. насам (-5 707 милиона евро през 2020 г., -911 милиона евро през 2021 г., -227 милиона евро през 2022 г. и -2 351 милиона евро през 2023 г.), Комисията отбелязва, че в действителност групата наистина е предприела действия във връзка със затрудненията на DB Cargo. Всъщност всички загуби на DB Cargo са били прехвърлени на DB AG, като по този начин DB Cargo е било защитено от последиците от отрицателните си резултати. Макар че Комисията счита, че прехвърлянето на загубите, като се започне от загубите от 2022 г., представлява държавна помощ, това не променя факта, че по-голямата икономическа група действително е помогнала на DB Cargo, макар и чрез предоставяне на помощта.

(451) Комисията припомня, че, както е описано в съображение 448, целта на точка 22 е да се избегне поемането от държавата на разходите за преструктуриране, когато групата предприятия, към която принадлежи бенефициерът, разполага със средствата да направи това. Макар че самата група се е справила със затрудненията на DB Cargo, Комисията отбелязва, че групата DB е облекчила затрудненията на DB Cargo, като е предоставила подкрепа, която, макар да не се е считала за държавна помощ преди 2022 г., представлява държавна помощ, считано от 2022 г. Обстоятелствата на DB AG и DB Cargo са специфични в този контекст, тъй като през 2022 г. предприятието майка е станало субектът, предоставящ държавна помощ. Не става въпрос за ситуация, в която, както е обяснено в съображение 448, дадена група прехвърля на държавата разходите за преструктурирането на предприятие, принадлежащо към групата, а напротив — групата е станала субектът, предоставящ помощта. При тези специфични обстоятелства, а именно че групата DB е субектът, предоставящ помощта, групата не е можела да направи нищо повече, за да се справи със затрудненията на DB Cargo. Поради това Комисията стига до заключението, че фактът, че DB Cargo принадлежи към групата DB, не е пречка DB Cargo да е допустимо за помощ за преструктуриране съгласно точка 22 от Насоките за оздравяване и преструктуриране.

5.4.2. *Помощта улеснява развитието на някои икономически дейности или някои икономически региони*

(452) Съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, за да се счита за съвместима с вътрешния пазар, държавната помощ трябва да улеснява развитието на някои икономически дейности или някои икономически региони.

(453) В това отношение, за да докаже, че помощта за преструктуриране има за цел да улесни развитието на такива дейности или региони, държавата членка, предоставяща такава помощ, трябва да докаже, че целта на помощта е да се предотвратят социални трудности или да се преодолее неефективността на пазара (вж. раздел 3.1.1 от Насоките за оздравяване и преструктуриране) чрез възстановяване на дългосрочната жизнеспособност на предприятието (вж. раздел 3.1.2 от Насоките за оздравяване и преструктуриране). Комисията отбелязва, че, както се признава в точка 43 от Насоките за оздравяване и преструктуриране, всъщност излизането от пазара е важно за по-широкообхватното повишение на производителността, поради което избягването на ситуация, в която едно предприятие да напусне пазара, не представлява достатъчно основание за държавна помощ. И обратно, помощта за оздравяване и преструктуриране е сред видовете държавна помощ, които нарушават конкуренцията в най-голяма степен, тъй като създава пречки за процеса на излизане от пазара.

([158]) Вж. решение на Общия съд от 13 май 2015 г., *Niki Luftfahrt/Комисия*, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, точка 159 и решение на Общия съд от 18 май 2022 г., *Ryanair DAC/Комисия*, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, точка 46.

(454) Въпреки това, в определени ситуации преструктурирането на предприятие в затруднено положение може да допринесе за развитието на икономически дейности или региони, включително надхвърлящи дейностите, осъществявани от бенефициера. Такъв е случаят, когато при липса на такава помощ неплатежоспособността на бенефициера би довела до ситуации на неефективност на пазара или до обществени трудности, възпрепятстващи развитието на икономическите дейности и/или региони, които биха били засегнати от такива ситуации. Неизчерпателен списък на такива ситуации е представен в точка 44 от Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(455) Комисията първо ще прецени дали помощта има за цел да предотврати ситуация на неефективност на пазара или обществени трудности (раздел 5.4.2.1) и дали помощта за преструктуриране е придружена от план за преструктуриране, с който се възстановява жизнеспособността на бенефициера в дългосрочен план (раздел 5.4.2.2).

5.4.2.1. Предотвратяване на социални трудности или неефективност на пазара, допринасящи за развитието на икономическа дейност или икономически регион

(456) В съответствие с точка 44 от Насоките за оздравяване и преструктуриране държавите членки трябва да докажат, че неплатежоспособността на бенефициера е вероятно да породи сериозни социални трудности или голяма неефективност на пазара, по-специално като докажат, че е налице една от ситуациите, посочени в точка 44 от Насоките за оздравяване и преструктуриране. Съгласно точка 44 от Насоките за оздравяване и преструктуриране избягването на социални трудности или неефективност на пазара може да се докаже по-специално, като се покаже, че е изпълнено едно от обстоятелствата, посочени в точка 44, букви а)—ж). В тази връзка Комисията по-специално отбелязва, че обстоятелствата, посочени в точка 44, буква б) от Насоките за оздравяване и преструктуриране, а именно когато помощта има за цел да се избегне рискът от възпрепятстване на икономическия растеж поради прекъсване на предоставянето на важна услуга вследствие на излизането на бенефициера от пазара, са от значение за оценката на мярката за помощ.

5.4.2.2. С помощта се избягва прекъсване на предоставянето на важна услуга

(457) Подпомаганата с помощта икономическа дейност е товарният превоз на стоки, който се извършва предимно и последователно с автомобилен транспорт по отношение на над две трети от целия обем на превозваните в Германия стоки (таблица 31).

Таблица 31

Модално разпределение на товарните превози в Германия

(в %)

	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Автомобилен транспорт	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Железопътен транспорт	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Други видове транспорт	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Източник: Bundesnetzagentur „Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe“, стр. 12, фиг. 3 ([159]).

(458) Независимо от доминиращия дял на автомобилния транспорт, Комисията констатира, че железопътните товарни превози предлагат значителни ползи в сравнение с автомобилния транспорт, като допринасят както за устойчивото, така за и икономическото развитие на отрасъла на товарните превози. Железопътните товарни превози са далеч по-благоприятни за околната среда в сравнение с автомобилния транспорт, тъй като влаковете отделят до 80 % по-малко емисии на CO_2 на тон товари в сравнение с камионите. В Съобщението „Европейският зелен пакт“ на Комисията ([160]) се посочва, че „за да се постигне неутралност по отношение на климата, до 2050 г. е необходимо намаляване на емисиите в транспортния сектор с 90 %“ и че „трябва да се разглежда като приоритет преминаването

([159]) На разположение на следния адрес: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023Sonderausgabe5.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

([160]) COM(2019) 640 final, 11.12.2019 г. На разположение на следния адрес: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019DC0640.

на значителна част от тези 75 % от вътрешните товари, превозвани днес по шосе, към железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища“. По аналогичен начин в своето съобщение относно „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ ([161]) („Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност“) Комисията отбеляза необходимостта от „решителни действия за пренасочване на повече дейности към по-устойчиви видове транспорт (по-конкретно [...] пренасочване на значителен обем товарни превози към железопътния транспорт, вътрешния воден транспорт и морските превози на къси разстояния)“. В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност също така се признава, че „тъй като иновациите ще очертаят мобилността на […] товарите в бъдеще, следва да има подходяща рамка и способстващи фактори, за да се улесни този преход, който може да направи транспортната система много по-ефикасна и по-устойчива“.

(459) Освен това с железопътния транспорт се намаляват замърсяването на въздуха, шумът и задръстванията по пътищата, причинени от автомобилния транспорт, с което първият се превръща в изключително важна част от прехода към икономика с ниски емисии на въглероден диоксид. Освен това железопътният транспорт е по-енергийноефективен от автомобилния транспорт, тъй като с влаковете могат да се придвижват големи обеми товари на дълги разстояния с по-малко гориво, с което се намалява цялостното потребление на енергия от изкопаеми горива. Тази ефективност се повишава, когато железопътните мрежи се захранват с енергия от възобновяеми източници, при което превозът на стоки става по-чист и по-устойчив.

(460) Освен това при дълги разстояния железопътният товарен превоз може да осигури значителни предимства по отношение на разходите, особено когато става въпрос за превоз на тежки или насипни стоки, тъй като железниците могат да поберат по-големи количества товари на едно пътуване, което води до по-ниски разходи за превоз на тон в сравнение с автомобилния транспорт. Намаленият разход на гориво и необходимостта от по-малко персонал допълнително намаляват оперативните разходи, като позволяват на дружествата да оптимизират своите вериги на доставки по икономичен начин.

(461) С железопътния транспорт могат да се придвижват големи обеми стоки с по-добра съгласуваност и по-малко забавяния, тъй като той е засегнат в по-малка степен от задръствания по автомобилните пътища, от времето и от произшествия. Тази надеждност е от жизненоважно значение за отраслите със строг график на доставките, тъй като с нея се гарантира, че стоките се доставят навреме с по-малко прекъсвания. Освен това железниците предлагат по-добра мащабируемост, тъй като те могат да поберат по-големи пратки с по-голяма лекота от пътните мрежи, поради което са идеални за насипни товари и за товари, превозвани с контейнери.

(462) От допълнителна полза при железопътния товарен превоз е фактът, че прехвърлянето на товарния превоз към железниците води до намаляване на натиска върху пътните мрежи. В резултат на това намаляват задръстванията, пътнотранспортните произшествия и разходите за поддръжка на пътищата. Намаленото използване на автомобилен транспорт води до удължаване на експлоатационния срок на публичната инфраструктура и спомага да се намали цялостната тежест на разходите върху правителствата и данъкоплатците. Накрая, железопътният товарен превоз може ефективно да се интегрира в мултимодалните транспортни системи, които съчетават железопътен с морски, автомобилен и въздушен транспорт с цел създаване на безпрепятствени логистични вериги. Тази взаимосвързаност подобрява глобалните търговски маршрути, като улеснява ефективното движение на стоки между регионите и през границите. Железниците предлагат особено големи предимства при свързването на основни пристанища с дестинации във вътрешността на съответната страна, като позволяват осъществяването на безпроблемни и ефикасни потоци от товари.

(463) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че железопътните товарни превози играят изключително важна роля в отговорното развитие на товарните превози като цяло, като са насочени към неотложната необходимост от устойчиви логистични решения. По-слабото им въздействие върху околната среда, енергийната им ефективност и способността за придвижване на големи обеми стоки на дълги разстояния помагат на предприятията да постигнат своите екологични, социални и управленски (ЕСУ) цели, като същевременно намаляват разходите за превоз.

(464) Като подкрепят железопътните товарни превози, предприятията допринасят за по-устойчива глобална верига на доставки, спомагат за намаляване на емисиите на CO_2 и насърчават икономическия растеж в дългосрочен план, което е в съответствие с екологичните цели. Поради това с пренасочването на товари от автомобилния към железопътния транспорт предприятията и правителствата могат да играят пряка роля за постигането на целите в областта на климата и за намаляването на въздействието на логистиката върху околната среда.

(465) В този контекст Комисията отбелязва, че мерките за преструктуриране имат за цел да се предотврати ситуация, в която DB Cargo да прекрати своята дейност поради финансовите затруднения, пред които е изправено.

([161]) Съобщение на Комисията относно „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност“, COM(2020) 789 final, 9.12.2020 г., на разположение на следния адрес: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Макар европейският сектор на железопътните товарни превози, и по-специално сегментът на превозите на товари с единични вагони, да играе изключително важна роля в логистичната мрежа, особено в Германия, при все това той е изправен пред значителни структурни и оперативни предизвикателства, както е обяснено подробно в съображения 60—68. Превозите на товари с единични вагони, при които стоките се превозват в отделни вагони, вместо да заемат цели влакове, предлагат гъвкавост за по-малки пратки. Комисията обаче отбелязва, че този сегмент изпитва затруднения при конкуренцията с автомобилните товарни превози, които са по-бързи и по-лесно се адаптират към разнообразни логистични нужди. Оцеляването на този сектор е от решаващо значение не само за промишлените вериги на доставки, но и за постигането на целите за устойчивост на Европа. Въпреки своето значение превозите на товари с единични вагони представляват уязвим бизнес сегмент поради редица предизвикателства, включително ограничено покритие на железопътната мрежа, големи разходи и неефективност.

(467) Комисията констатира, че една от основните пречки пред превозите на товари с единични вагони е ограничената степен на покритие на железопътната мрежа в сравнение с пътните мрежи. Макар че железниците постигат отлични резултати при превозите на дълги разстояния, те често не разполагат с необходимата свързаност на местно равнище за ефикасни доставки от точка до точка. В резултат на това за „последната миля“ често е необходим допълнителен автомобилен транспорт, което усложнява логистичната верига и забавя доставките. Този проблем се задълбочава от факта, че средната скорост на влаковете с единични вагони е особено ниска — между 22 и 25 km в час, далеч по-ниска от тази на автомобилния транспорт. Това бавно придвижване и честото трансбордиране подронват способността на превозите на товари с единични вагони да предлагат конкурентни срокове на доставки на пазар, който изисква все повече скорост и гъвкавост.

(468) Друг неотложен проблем е финансовата жизнеспособност на превозите с единични вагони. Този модел е обременен от големи постоянни разходи, свързани с инфраструктурата, подвижния състав и дейностите. Рентабилност е постижима само при превоза на големи обеми на дълги разстояния, но с превозите на товари с единични вагони често се транспортират по-малки пратки, което води до неефикасност и по-големи разходи. Проблемите с оперативната съвместимост между европейските железопътни мрежи допълнително усложняват дейностите. Макар че инициативи като Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) допринесоха за преодоляване на проблемите с оперативната съвместимост, различията в националните регулаторни режими, разликите в междурелсието и несъвместимите системи за сигнализация продължават до водят до забавяния и до повишени разходи за трансграничните превози с единични вагони.

(469) Операторите в сегмента на превозите на товари с единични вагони са изправени пред засилена конкуренция не само от автомобилните товарни превози, но и от нови участници на пазара на железопътния транспорт, тъй като тези нови оператори често се съсредоточават единствено върху рентабилни нишови сегменти, като например превозите с маршрутни влакове, които предлагат услуги от точка до точка без междинни спирки, и така избягват оперативната сложност и неефективност, свързани с превозите с единични вагони, при които наследените от миналото системи, по-старото оборудване и големите постоянни разходи обременяват заварените оператори като DB Cargo.

(470) Въпреки че предизвикателствата са значителни, отново се поставя акцент върху стратегическото значение на превозите с единични вагони за прехода на Европа към устойчиви товарни превози. Железопътните товарни превози са крайъгълният камък на политиките на Съюза за Зеления пакт ([162]) и „Подготвени за цел 55“ ([163]), които имат за цел емисиите на въглерод да се намалят с 55 % до 2030 г. Стимулите за преминаване от автомобилен към железопътен транспорт, по-специално към превози с единични вагони и към интермодален транспорт, са от съществено значение за постигането на тези екологични цели. В този контекст технологичният напредък дава известни надежди за подобряване на ефективността и конкурентоспособността на превозите на товари с единични вагони. Очаква се инвестициите в цифровата инфраструктура и модернизирането на мрежите за превози на товари с единични вагони да подобрят надеждността и скоростта на услугите,което ще направи превозите на товари с единични вагони в бъдеще по-жизнеспособна алтернатива на автомобилния транспорт.

([162]) Европейският зелен пакт, стартиран от Европейската комисия през декември 2019 г., е пътната карта на ЕС към устойчива, неутрална по отношение на въглеродните емисии икономика и има за цел ЕС да постигне неутралност по отношение на климата до 2050 г. Основните му цели включват намаляване на емисиите на парникови газове с 55 % до 2030 г., декарбонизация на енергията, насърчаване на кръговата икономика, възстановяване на биологичното разнообразие и насърчаване на устойчивото земеделие чрез стратегията „От фермата до трапезата“. По линия на плана се подкрепят екологосъобразните иновации, промишленият преход и Механизмът за справедлив преход с цел подпомагане на работниците в засегнатите региони. Неговата хронология е, както следва: 2019 г.: стартиране на Зеления пакт, 2020—2021 г.: разработване на специфични стратегии (например за биологичното разнообразие и кръговата икономика), 2021 г.: въвеждане на пакета „Подготвени за цел 55“, 2022—2030 г.: изпълнение на политиката, насочена към намаляване на емисиите с 55 % до 2030 г., 2050 г.: постигане на целта за неутралност по отношение на климата.

([163]) Програмата „Подготвени за цел 55“ е законодателен пакет на Съюза, чието начало беше поставено през юли 2021 г. като част от Европейския зелен пакт, като целта е до 2030 г. емисиите на парникови газове да бъдат намалени с 55 % в сравнение с нивата от 1990 г., така че до 2050 г. да бъде постигната неутралност по отношение на климата. Основните мерки включват: i) реформа на системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ) и въвеждане на Механизма за корекция на въглеродните емисии на границите (МКВЕГ), ii) актуализации на Директивата за енергията от възобновяеми източници (ДЕВИ), чиято цел е до 2030 г. 40 % от енергията да е от възобновяеми източници, и Директивата за енергийната ефективност (ДЕЕ) за подобрено потребление на енергия, iii) укрепване на поглътителите на въглерод съгласно Регламента относно земеползването, промените в земеползването и горското стопанство (ЗПЗГС), iv) създаване на Социален фонд за климата с цел подпомагане на уязвимите домакинства. Неговата хронология е, както следва: 2021 г.: стартиране и обсъждане на пакета, 2022 г.: постигане на политически споразумения, 2023—2025 г.: изпълнение на основните политики, 2030 г.: постигане на целта за намаляване на емисиите с 55 %, 2050 г.: постигане на целта за неутралност по отношение на климата.

(471) В този контекст Комисията счита, че не бива да се подценява стратегическото значение на сегмента на превозите на товари с единични вагони. В тази връзка Комисията отбелязва, че той е от основно значение за множество отрасли, включително химическия, автомобилния и производствения отрасъл, които разчитат на железопътните товарни превози за по-малки и гъвкави пратки, с които не могат да се запълнят цели влакове. Прекратяването на дейността на DB Cargo и следователно на дейностите му за превози на товари с единични вагони би довело до сериозни последици за тези отрасли, тъй като алтернативните логистични решения, и по-специално автомобилните товарни превози, не биха отговаряли на капацитета на железопътния транспорт и на екологичните ползи от него. Такова прекратяване на дейността би могло да доведе до повишени разходи, прекъсвания във веригите на доставки и дори загуби на работни места в ключови сектори, които зависят от железопътните товарни превози за придвижването на стоки за междинно потребление и на суровини.

(472) Освен това Комисията счита, че по-общите въздействия върху обществото в резултат на евентуалното прекъсване на услугите за превози на товари с единични вагони биха били значителни. Пренасочването на товарите към автомобилните пътища би задълбочило предизвикателствата във връзка с околната среда и инфраструктурата, тъй като автомобилният транспорт води до отделянето на значително повече емисии и допринася за задръстванията. В този контекст Комисията счита, че това пренасочване би подронило целите за устойчивост както на национално равнище, така и на равнище ЕС, като например инициативите, свързани със Зеления пакт и „Подготвени за цел 55“, с които се поставя акцент върху намаляването на въглеродните емисии чрез пренасочването на товарите от автомобилния към железопътния транспорт. Поради това загубата на услугите за превози на товари с единични вагони би представлявала както неефективност на пазара, така и стъпка назад в рамките на по-общите усилия за намаляване на вредите за околната среда.

(473) Комисията признава, че сложността на дейностите за превози на товари с единични вагони затруднява останалите железопътни оператори да предоставят същите услуги или да навлязат в този сегмент. За разлика от маршрутните влакове, които се придвижват директно между две точки, превозите на товари с единични вагони включват сглобяването на отделните вагони от различни клиенти в един влак на разпределителните гари. Този трудоемък процес изисква усъвършенствано логистично осигуряване, специализирано оборудване и широкообхватна инфраструктура. Маржовете са ниски, а конкуренцията от страна на автомобилните товарни превози, които предлагат по-бързи и по-гъвкави услуги, затруднява останалите дружества да инвестират в мащабни превози на товари с единични вагони като осъществяваните от DB Cargo.

(474) Като водещият оператор на превози на товари с единични вагони в Дания (с дял от […] %) ([164]), в Германия (с дял от 90 %) ([165]), в Нидерландия (с дял от […] %) ([166]) и в Италия (с дял от […] %) ([167]) DB Cargo разполага с огромна мрежа от разпределителни гари, локомотиви и обучен персонал, водещи до икономии от мащаба, които новите участници на пазара трудно биха постигнали в тези държави членки. Освен това позицията на DB Cargo като заварен оператор на железопътни товарни услуги в Германия му позволява да интегрира услугите за превози на товари с единични вагони в по-широкообхватни решения за веригата на доставки — предимство, с което по-малките или по-новите оператори може да не разполагат. Комисията счита, че големите постоянни разходи в съчетание с присъщите оперативни предизвикателства при превозите на товари с единични вагони ([168]) пораждат значителни пречки за потенциалните нови участници в сегмента на ПТЕВ, поради което е малко вероятно други предприятия да могат да компенсират липсата без прекъсване на услугата, в случай че DB Cargo, и по-специално неговият сегмент за превози на товари с единични вагони, преустанови дейността си.

(475) Комисията счита, че с помощта за преструктуриране, с която се подкрепя планът за преструктуриране, се избягва излизането от пазара на предприятие, с което може да се предотврати прекъсването на важната услуга, предоставяна от DB Cargo, по-специално във връзка с превозите на товари с единични вагони. Тя стига до заключението, че чрез избягването на риска от прекъсване на услугите, предоставяни от DB Cargo, помощта за преструктуриране, с която се подкрепя планът за преструктуриране, допринася за ясно определена цел за избягване на социална трудност или неефективност на пазара, както е предвидено в точка 44, буква б) от Насоките за оздравяване и преструктуриране, и следователно за развитието на икономическата дейност, изразяваща се в предоставянето на услуги за сухопътни товарни превози на цялата територия на Германия и в други държави членки, в които DB Cargo извършва дейност.

([164]) Вж. раздел 2.2., съображения 27 и 37.
([165]) Вж. раздел 2.2., съображения 27 и 37.
([166]) Вж. раздел 2.2., съображения 27 и 37.
([167]) Вж. раздел 2.2. по-горе, съображения 27 и 37.
([168]) Вж. съображения 466—469.

5.4.2.3. План за преструктуриране и възстановяване на жизнеспособността в дългосрочен план

(476) Съгласно точка 46 от Насоките за оздравяване и преструктуриране в случай на ad hoc помощ предоставянето на помощ за преструктуриране трябва да бъде обусловено от изпълнението на план за преструктуриране, с който ще се възстанови жизнеспособността на бенефициера. Отстраняването на причините, довели до затрудненията на бенефициера, чрез улесняване на възстановяването на жизнеспособността му в дългосрочен план, е необходимо условие, за да може помощта за преструктуриране да послужи за развитието на стопанските дейности и районите, в които бенефициерът осъществява дейност.

(477) От това следва, че съвместимостта на помощта за преструктуриране, с която са покрити загубите, които DB Cargo е понесло през 2022 г. и които е щяло да обяви до 31 декември 2022 г., ако не беше налице СППЗ, трябва да бъде оценена като обусловена от изпълнението на плана за преструктуриране, чийто процес на подготовка и изготвяне е започнал през юли 2022 г., дори планът да е представен официално на Комисията едва впоследствие в хода на изпълнението (съображения 173 и 174). В настоящия случай възникването на покритите от СППЗ загуби, които планът има за цел да намали, и хронологията на подготовката и изпълнението на плана в рамките на 2022 г. са близки във времето.

(478) Поради това е целесъобразно да се счита, че съвместимостта на помощта за преструктуриране, планирана до края на 2025 г. включително, макар и неправомерно приведена в действие в началото, трябва да бъде оценена във връзка с плана за преструктуриране и неговата съвместимост с изискванията на Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(479) Съгласно точки 45—48 от Насоките за оздравяване и преструктуриране помощта за преструктуриране следва да се предоставя само в подкрепа на осъществим, последователен и мащабен план за преструктуриране, чиито мерки трябва да са предназначени за възстановяване на жизнеспособността в дългосрочен план в рамките на разумен срок, като се изключва всякаква друга помощ извън тази, която подкрепя плана за преструктуриране на бенефициера, и във възможно най-кратък срок. В плана за преструктуриране трябва да бъдат установени причините за затрудненията на бенефициера, както и неговите собствените слабости, и да се очертае начинът, по който предложените мерки за преструктуриране ще решат проблемите на бенефициера.

(480) Съгласно точка 49 от Насоките за оздравяване и преструктуриране в плана за преструктуриране трябва да се предостави информация за икономическия модел на бенефициера, като се покаже как планът ще способства за неговата жизнеспособност в дългосрочен план. В него следва да се съдържат по-конкретно данни относно организационната структура, финансирането, корпоративното управление на бенефициера и всички други имащи отношение аспекти. В плана за преструктуриране следва да се оцени дали е било възможно затрудненията на бенефициера да бъдат избегнати чрез подходящи и навременни действия на управителните органи и когато това е така, трябва да се докаже, че са направени подходящи промени в управлението. Когато затрудненията на бенефициера произтичат от грешки в икономическия модел или системата за корпоративно управление, ще се изискват подходящи промени.

(481) Съгласно точки 50—52 от Насоките за оздравяване и преструктуриране резултатите от преструктурирането трябва да бъдат доказани при различни сценарии, по-специално чрез определяне на параметрите на производителността и основните предвидими рискови фактори. Възвръщането на жизнеспособността на бенефициера трябва да доведе до подходяща възвръщаемост на инвестирания капитал след покриване на разходите, без да зависи от оптимистични допускания за външни фактори като колебания на цените или на търсенето. Жизнеспособност в дългосрочен план се постига, когато предприятието е в състояние да осигури подходяща планирана възвръщаемост на капитала, след като е покрило всичките си разходи, включително амортизацията и финансовите разходи, и по този начин е в състояние да се конкурира на пазара със свои собствени сили.

(482) Тези изисквания са разгледани в раздели 5.4.2.3.1—5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1. Оценка на надеждността на плана за преструктуриране за преодоляване на причините за финансовите затруднения на DB Cargo

(483) Финансовите затруднения на DB Cargo произтичат най-вече от сегмента на ПТЕВ, който представлява значителен източник на загуби от 2013 г. насам (само загубите от него представляват 64 % от загубите на дружеството през 2022 г. и 82 % през 2023 г.), като в сегментите на превозите с маршрутни влакове и на комбинирания превоз се отчитат нестабилни, но не толкова отрицателни резултати. В допълнение към загубите в сегмента на ПТЕВ пандемията от COVID-19, прекъсванията на глобалните вериги на доставки и инфраструктурните проблеми на германския пазар на местно равнище задълбочиха предизвикателствата пред DB Cargo през периода 2019—2022 г.

(484) Тези неблагоприятни финансови резултати, които водят до многократни сериозни загуби, подчертават необходимостта от план за преструктуриране, с който оперативният модел и стратегията на DB Cargo ще се изменят значително, за да се укрепят финансовите му основи и да се рационализират разходите за осъществяване на стопанската му дейност с цел възстановяване на жизнеспособността до края на периода на преструктуриране.

(485) В тази връзка Комисията отбелязва, че планът за преструктуриране включва набор от сериозни, многобройни, последователни и взаимно подсилващи се мерки (раздели 5.4.2.2.1—5.4.2.2.31), насочени към основните причини за оперативните и финансовите затруднения на DB Cargo, тъй като те ще допринесат за подобряване на ефективността при производството и предоставянето на услуги от DB Cargo на неговите клиенти, както и за рационализиране на разходната му база по множество различни начини. По-специално се очаква трансформацията на изключително сложната съвместна производствена система на DB Cargo да му позволи да отчита по-гъвкаво изискванията на своите клиенти. Преструктурирането в по-малки и по-тясно насочени области на стопанска дейност въз основа на стопански сектори и/или групи клиенти следва значително да намали сложността на производствения модел, което на свой ред следва драстично да намали разходите и да подобри конкурентоспособността на DB Cargo.

(486) Очаква се например посочената в плана за преструктуриране на DB Cargo мярка за оптимизиране на неговата мрежа за превози с единични вагони чрез реорганизиране да доведе до драстично опростяване и до повишаването на надеждността на производството, както и до стандартизацията на търговските оферти на DB Cargo в този сегмент. Действително разпределянето на персонал и оборудване за сегмента на превозите с единични вагони е радикална промяна в сравнение със сегашното интегрирано производство във връзка с превозите с единични вагони, превозите с маршрутни влакове и комбинирания превоз. Тези подобрения на производствения модел следва да доведат и до подобряване на качеството на услугата за клиентите и в резултат на това се очаква да осигурят възможност за положителни корекции на цените, за да се отрази по-добре готовността на клиентите да плащат за услуги за превози с единични вагони. Очаква се мерките на плана за преструктуриране, насочени към сегмента на превозите с единични вагони на DB Cargo, като такива да допринесат значително за подобряване на финансовото състояние на дружеството, тъй като се очаква те да генерират допълнителна EBIT в размер над 100 милиона евро, считано от 2025 г., както е показано в раздел 4.1.5.2.

(487) По аналогичен начин се очаква мерките на плана за преструктуриране, насочени към оптимизиране на портфолиото в сегмента на превозите с маршрутни влакове на DB Cargo и към разработване на интелигентни логистични решения за неговите клиенти, да допринесат значително за подобряването на EBIT на DB Cargo, тъй като се очаква иновативните решения за железопътен транспорт да позволят на дружеството да се възползва по-добре от различната готовност на клиентите за плащане, както и да определи кои маршрути следва да бъдат преустановени, за да се разпределят по-добре ресурсите към стопански дейности с по-голям марж. Освен това подобно на действията, които ще бъдат предприети в сегмента на превозите с единични вагони, планът за преструктуриране на DB Cargo включва мярка, с която ще се капсулира обслужването на маршрутните влакове със специално предвидени ресурси, за да се повиши качеството на производството. Описаните по-горе подобрения на качеството на услугите за клиентите следва също така да обосноват корекции на цените за по-качествените услуги за превози с маршрутни влакове над компенсациите на факторната себестойност. Очаква се мерките на плана за преструктуриране, насочени към сегмента на превозите с маршрутни влакове на DB Cargo, като такива да допринесат значително за подобряване на финансовото състояние на дружеството, тъй като се очаква те да генерират допълнителна EBIT в размер доста над 200 милиона евро, считано от 2025 г., както е показано в раздел 4.1.5.2.

(488) Освен това се очаква всички мерки на плана за преструктуриране, насочени към сегмента на комбинирания превоз, наред с другото, включвайки: i) реорганизиране на морската мрежа, интегриране на нейните терминали, оптимизиране на портфолиото ѝ, ii) промяна на размера на континенталния комбиниран превоз, подобряване на качеството на производствената му система и iii) оптимизиране на портфолиото за продажби на услуги на превозвачи, да допринесат за подобряване на финансовото състояние на DB Cargo, тъй като се очаква те да генерират допълнителна EBIT в размер над 50 милиона евро, считано от 2025 г. (и над 100 милиона евро годишно след това), както е показано в раздел 4.1.5.2.

(489) Накрая, с плана за преструктуриране на DB Cargo ще се положат усилия за справяне с неефективността, произтичаща от дублирането на процеси, свръхкапацитета и услугите с ограничена добавена стойност, чрез намаляване на сложността в различните стопански единици на дружеството и чрез модернизиране на ИТ системите на DB Cargo. По аналогичен начин се очаква намаляването на разходите за офис пространство и маркетинг, както и адаптирането на размера на структурата за административно управление на DB Cargo да допринесат за подобряване на финансовото състояние на DB Cargo. Очаква се тези мерки, взети заедно, да генерират допълнителна EBIT над 50 милиона евро, считано от 2025 г. (и над 100 милиона евро годишно след това), както е показано в раздел 4.1.5.2.

(490) Като цяло се очаква мерките в плана за преструктуриране на DB Cargo, взети заедно, да допринесат с допълнителна EBIT над 500 милиона евро, считано от 2025 г., и доста над тази сума след това. Поради това се очаква изпълнението на плана за преструктуриране на DB Cargo да доведе до преобразуване на дружеството в по-икономичен и по-ефикасен доставчик на услуги, насочен към осигуряване на решения за клиентите, така че се очаква дружеството да възстанови своята жизнеспособност, считано от 2026 г. — последната година на плана за преструктуриране, когато се очаква то да генерира първия си положителен нетен доход (който следва да нарасне допълнително след това).

(491) Въз основа на гореизложеното Комисията счита, че в плана за преструктуриране са разгледани по подходящ начин причините за финансовите затруднения на DB Cargo. Комисията също така счита, че срокът на плана за преструктуриране до края на 2026 г. не е неразумно продължителен, предвид броя и степента на мерките за преструктуриране, разгледани по-горе, както и сериозните загуби, които бяха отправната точка за DB Cargo.

(492) Като следващ аспект Комисията трябва да оцени надеждността на допусканията, залегнали в плана за преструктуриране на бенефициера, а след това доказателствата за възвръщането на жизнеспособността на бенефициера в края на периода на действие на плана за преструктуриране.

5.4.2.3.2. Оценка на надеждността на допусканията в плана за преструктуриране

(493) Като част от своята оценка на допусканията в плана за преструктуриране на DB Cargo Комисията прегледа представените от Германия прогнози за приходите (от гледна точка както на цена, така и на обем) и разходите за целия период на преструктуриране.

(494) Първо, по отношение на прогнозите за приходите Комисията констатира, че съгласно допусканията на Германия относно развитието на приходите на DB Cargo през целия период на преструктуриране се счита, че приходите на DB Cargo ще останат относително непроменени (+4,9 % през периода на преструктуриране, ако се вземат предвид другите оперативни доходи) и в действителност отрицателни (-2 %), ако се изключат другите оперативни доходи ([169]) и се вземе предвид само очакваният ръст на приходите на DB Cargo, произтичащи от основните му дейности през периода на преструктуриране (таблица 21). Комисията счита това развитие за разумно, доколкото е в съответствие с очакваното от DB Cargo намаляване на обема като част от изпълнението на мерките на плана му за преструктуриране в тази връзка.

(495) Освен това вследствие на по-задълбочен анализ на обема и ценообразуването Комисията счита, що се отнася до обема, че развитието на общия обем на DB Cargo, изразено в тонкилометри, както е предвидено от Германия, може да се счита за разумно и реалистично в контекста на сегашните пазарни условия, тъй като остава ограничено до увеличаване на CAGR с […] % през периода 2025—2029 г. Допусканията на DB Cargo за ръст на обема действително са консервативни, тъй като Германия прогнозира, че няма да настъпят допълнителни ефекти от обусловения от пазара ръст на превозите с единични вагони, както и че темпът на растеж в сегментите на превозите с маршрутни влакове и на комбинирания превоз ще е по-нисък от пазарния.

(496) Освен това, макар Германия да прогнозира, че между 2025 г. и 2029 г. развитието на приходите на DB Cargo на тонкилометър ще се увеличи с CAGR, възлизащ на […] %,, Комисията счита и тези допускания за разумни и реалистични, доколкото такова прехвърляне на повечето увеличения на разходите е основано на подобряването на производителността и качеството на услугите на DB Cargo в резултат на изпълнението на различните мерки на плана за преструктуриране, които са насочени именно към създаването на условия за предлагане на подобрени услуги на клиентите в замяна на по-високи цени.

(497) Въз основа на това Комисията счита, че представените от Германия допускания от гледна точка на цялостното развитие на приходите са разумни и надеждни.

(498) Второ, що се отнася до прогнозите за разходите, Комисията констатира, че се очаква трите основни категории разходи (материални, персонал и други оперативни разходи), прогнозирани за целия период на преструктуриране, да намалеят с приблизително 10 % (2026 г. спрямо 2023 г.) по отношение на разходите за материали и разноските за персонал, които, взети заедно, представляват доста над […] % от общата разходна база на бенефициера (като същевременно се очаква другите оперативни разходи на DB Cargo да се понижат още повече). Тези намаления на разходите, които може да изглеждат значителни в абсолютно изражение, но не чак толкова значителни в относително изражение, се считат за разумни именно по посочената причина и поради факта, че са заложени в ясно определени и договорени

([169]) Другите оперативни доходи включват еднократния ефект от балансовата стойност на печалбите от продажбата на локомотиви през 2026 г.

програми за намаляване на разходите и като такива подкрепят подобряването на нивото на EBITDA на DB Cargo и създават условия то да стане положително (107 милиона евро) още през 2025 г., т.е. една година преди края на периода на преструктуриране.

(499) Намаляването на разходите за амортизация в резултат на понижените капиталови разходи, както е видно от счетоводния баланс на DB Cargo, допълнително допринася за подобряването на EBIT и оперативния марж на DB Cargo, като на тази основа се очаква и двете да станат положителни (съответно с […] и […] %) до края на периода на преструктуриране през 2026 г.

(500) Въз основа на различните мерки за преструктуриране, приведени в действие от DB Cargo в контекста на неговия план за преструктуриране, представените от Германия допускания по отношение на развитието на разходите на DB Cargo и подкрепата за възстановяване на жизнеспособността му, могат да се считат за разумни и надеждни.

(501) В заключение, Комисията внимателно прегледа основните допускания, залегнали в основата на финансовите прогнози в плана за преструктуриране на DB Cargo, представен от Германия, и констатира, че залегналите в основата на финансовите прогнози допускания са разумни и надеждни и следователно правдоподобни.

5.4.2.3.3. Оценка на надеждността на възстановяването на жизнеспособността на бенефициера

(502) След като установи надеждността на допусканията, на които се основават финансовите прогнози, Комисията ще прецени дали според тези прогнози бенефициерът е в състояние да възстанови жизнеспособността си до края на периода на преструктуриране. По-конкретно Комисията ще провери дали бенефициерът очаква до края на финансовата 2026 година да генерира достатъчна норма на възвръщаемост от дейността си и да бъде в състояние да се конкурира самостоятелно.

(503) Прогнозира се, че маржът на EBIT на DB Cargo (който обхваща приходите, с изключение на другите оперативни доходи) ще бъде отрицателен в размер на […] % в края на 2024 г. и положителен в размер на […] % в края на периода на преструктуриране през декември 2026 г. В съответствие с това се очаква рентабилността на DB Cargo, измерена като марж на EBIT, да се увеличи значително през периода на преструктуриране (и да се стабилизира след това) ([170]). Тези подобрени резултати не позволяват да се извърши подходящо съпоставяне с резултатите от минали периоди, доколкото те са били основно отрицателни, а значителното подобряване се основава на изпълнението на плана за преструктуриране на DB Cargo.

(504) В допълнение се очаква DB Cargo да генерира положителен нетен доход както в базовия, така и в песимистичния сценарий. Освен това тези положителни развития ще допринесат в положителна посока за позицията на собствения капитал на DB Cargo, тъй като се планира те да продължат и след периода на преструктуриране.

(505) В допълнение финансовите данни в плана за преструктуриране на DB Cargo показват, че показателите за неговата възвръщаемост ще се подобряват през целия период на преструктуриране и ще се постигне ROCE от […] % до края на 2026 г., която след края на периода на преструктуриране ще нарасне допълнително, например на […] % през 2030 г. От края на периода на преструктуриране през 2026 г. нататък, в съответствие с изчисленията на Германия, възвръщаемостта на капитала на DB Cargo, измерена посредством ROCE, непрекъснато ще бъде по-висока от нивото на […] (бележка под линия 112). Поради това Комисията счита, че нивото на ROCE на DB Cargo е достатъчно високо, за да се счита за подходяща прогнозна възвръщаемост на капитала, доколкото позволява на DB Cargo да се конкурира самостоятелно на пазара, след като е покрило всички свои разходи, включително амортизацията и финансовите такси.

([170]) Важно е да се отбележи, че този марж на EBIT може да бъде постигнат само чрез комбинация от амбициозни вътрешни за дружеството мерки и германската субсидия за превозите с единични вагони в размер на около 300 милиона евро годишно. Без субсидията бизнес сегментът на превозите с единични вагони няма да възстанови своята рентабилност. Също толкова уместно е да се отбележи, че заявлението на DB Cargo за финансиране за превози с единични вагони за 2024 г. все още не е одобрено от германския федерален орган по железниците. Поради това все още не е ясно каква част от финансирането за сектора в размер на 300 милиона евро годишно в крайна сметка ще достигне до DB Cargo. Допускането в базовия сценарий е, че […] % от тази сума ([…] EUR годишно) ще бъдат разпределени за DB Cargo.

(506) Комисията счита, че това важи още повече с оглед на факта, че прогнозата на Германия за ROCE на DB Cargo включва ограничения принос на сегмента на ПТЕВ за цялостната рентабилност на DB Cargo, който, както е обяснено в раздел 5.4.2.1, е изправен пред многобройни предизвикателства (големи постоянни разходи, ограничено покритие на железопътната мрежа и конкуренция от страна на по-бързия и по-адаптивен автомобилен транспорт), но играе решаваща роля в логистичната мрежа на Европа (особено за отрасли като свързаните с химикалите, автомобилите и производството, които зависят от гъвкави услуги за железопътни товарни превози) и е изключително важен за намаляването на емисиите на CO_2 и постигането на свързаната с климата цел на ЕС като по-устойчива и ефикасна алтернатива на автомобилния транспорт.

(507) Комисията също така взема под внимание, че се планира очакваните резултати на DB Cargo да бъдат по-добри от тези на неговата група на дружества аналози. При сравнение на съответните нива на маржа на EBIT (EBIT е важен компонент от коефициента на ROCE) Комисията констатира, че се планира маржът на EBIT на DB Cargo да достигне […] % до края на периода на преструктуриране през 2026 г., докато този на дружествата аналози през периода 2021—2023 г. е бил средно 2 % за съпоставими дейности (и 5 %, ако се вземат предвид само дружествата аналози, които не извършват превози с единични вагони). Поради това се очаква DB Cargo да постигне резултати, които са в съответствие с тези на настоящите дружества аналози или по-добри от тях.

(508) Що се отнася до показателите за платежоспособност на DB Cargo, очаква се дружеството да запази положителна и нарастваща позиция на собствения капитал през целия период на изпълнение на неговия план за преструктуриране, като коефициентът на собствения му капитал (собствен капитал/общо активи) ще нараства с постоянен темп до края на периода на преструктуриране ([…] % през декември 2026 г.) и след това (до […] % през декември 2030 г.). По аналогичен начин се очаква коефициентът на лихвено покритие на DB Cargo (EBIT/разходи за лихви) да се развива положително през целия период на плана за преструктуриране и да достигне ниво доста над 1x до края на 2026 г. (и над 1,5x до декември 2030 г.).

(509) Като алтернатива на базовия сценарий от гледна точка на финансовите прогнози Комисията счита, че песимистичният сценарий, както е определен в плана за преструктуриране, също е адекватен и надежден, доколкото в него се допускат редица възможни неблагоприятни развития, засягащи параметрите, които определят резултатите на бенефициера, като например възможни забавяния при изпълнението на мерките на плана за преструктуриране на DB Cargo, значителни загуби на обем или засилена ценова конкуренция. Поради това Комисията отбелязва, че в песимистичния сценарий ефективно се вземат под внимание правдоподобните колебания в приходните и разходните фактори, всяко от които може поотделно или наред с останалите да повлияе на жизнеспособността на DB Cargo. Комисията също така отбелязва, че факторите, които повлияват отрицателно приходите и разходите в песимистичния сценарий, се считат за едновременно проявяващи се.

(510) При такъв песимистичен сценарий резултатите на DB Cargo са засегнати, но остават положителни и устойчиви, поради което не излагат на риск възстановяването на жизнеспособността на бенефициера. Очакваният нетен доход в песимистичния сценарий след покриването на всички оперативни разходи, включително лихвите и разходите за амортизация, продължава да бъде положителен до края на периода на преструктуриране през 2026 г. и след това, както в базовия сценарий. Освен това, макар че съгласно песимистичния сценарий маржът на EBIT на DB Cargo би бил […] (т.е. марж на приходите от […] %) през 2026 г., през следващите години той би се увеличил на близо […] EUR (т.е. марж на приходите от около […] %).

(511) По аналогичен начин се очаква ROCE на DB Cargo в песимистичния сценарий да се понижи на […] % в сравнение с […] % в базовия сценарий, но се прогнозира да нарасне на […] % до 2030 г. (в сравнение с ниво от […] % в базовия сценарий). Това потвърждава, че в песимистичния сценарий възстановяването на жизнеспособността на DB Cargo в дългосрочен план се запазва стабилно въпреки всички неблагоприятни допускания, включени в този сценарий.

(512) Това се потвърждава и от очакваното развитие на ROA на DB Cargo, която съгласно песимистичния сценарий ще бъде около […] % в края на периода на преструктуриране (в сравнение с […] % съгласно базовия сценарий) и ще нарасне на 2,5 % до 2030 г. (в сравнение с […] % съгласно базовия сценарий).

(513) Що се отнася до показателите за платежоспособността, съгласно песимистичния сценарий също така се очаква DB Cargo да запази положителна и нарастваща позиция на собствения капитал през целия период на изпълнение на плана си за преструктуриране. Аналогично на базовия сценарий, коефициентът на собствения капитал на DB Cargo (собствен капитал/общо активи) ще нараства с постоянен темп до края на периода на преструктуриране и след това (до […] %). По аналогичен начин се очаква коефициентът на лихвено покритие на DB Cargo (EBIT/разходи за лихви) съгласно песимистичния сценарий да се развива положително през целия период на плана за преструктуриране и да достигне ниво от близо 1x до края на 2026 г. (и над 1x до декември 2030 г.).

(514) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че предложеният план за преструктуриране — както в базовия, така и в песимистичния сценарий — е осъществим, последователен и мащабен и е в състояние да възстанови дългосрочната жизнеспособност на DB Cargo в разумен срок.

5.4.3. *Положителното въздействие на помощта върху развитието на икономическите дейности или икономическите региони надхвърля отрицателното въздействие, изразяващо се в нарушаване на конкуренцията и неблагоприятно въздействие върху търговията*

(515) За да се прецени дали помощта не засяга неправомерно конкуренцията и условията на търговия, е необходимо да се проучат необходимостта, целесъобразността и пропорционалността на помощта, както и да се осигури прозрачност. Необходимо е също така да се проучи въздействието на помощта върху конкуренцията и търговията и да се съпоставят положителните ефекти на помощта за развитието на икономическите дейности и региони, както и други положителни ефекти, които помощта има за цел да подкрепи, с отрицателните ѝ ефекти върху вътрешния пазар.

5.4.3.1. Необходимост от помощта и стимулиращ ефект на помощта

(516) Съгласно точка 53 от Насоките за оздравяване и преструктуриране държавите членки, които възнамеряват да предоставят помощ за преструктуриране, трябва да предоставят сравнение с надежден алтернативен сценарий, който не включва държавна помощ, като покажат, че развитието на икономическите дейности или региони, за които е предназначена помощта, посочена в раздел 3.1.1 от Насоките за оздравяване и преструктуриране, няма да бъде постигнато или ще бъде постигнато в по-малка степен без помощта. Освен това, за да докажат, че помощта за преструктуриране има стимулиращ ефект, държавите членки трябва да покажат, че при липса на помощ предприятието бенефициер би било преструктурирано, продадено или ликвидирано по начин, който не би постигнал преследваната цел за избягване на неефективност на пазара или социални трудности (точка 59 от Насоките за оздравяване и преструктуриране).

(517) В алтернативния сценарий, в който DB AG не прекратява СППЗ и предоставя и продължава след това да предоставя помощ за преструктуриране, с която се преодолява ситуацията с отрицателната нетна стойност, DB Cargo евентуално би породило недоверие у клиентите или доставчиците, което на първо място би го принудило рязко да намали оперативните си загуби в сегментите на стопанска дейност, в които те са най-големи, по-специално ПТЕВ. Скоро след това DB Cargo би обявило големи загуби, като по този начин де факто би изпаднало в несъстоятелност.

(518) Освен това, тъй като единственият акционер на DB Cargo в исторически план е било DB AG (вж. съображение 13), би било нереалистично да е бил привлечен или все още да остава привлечен алтернативен акционер с контролиращо участие в краткосрочен план, за да се осигури капитал, с който да се покрият загубите на DB Cargo. Следователно от DB AG зависи да избегне ситуация, в която бенефициерът прекратява своята дейност или намалява нейния обем в голяма степен. В съпоставителен сценарий без помощ DB Cargo би рискувало и продължава да рискува да преустанови предоставянето на важни услуги за сухопътен транспорт в сегмента на ПТЕВ в Германия, които конкурентите не могат лесно и навременно да възпроизведат с оглед на размера и естеството.

(519) По този начин се показва, че помощта за преструктуриране е оказала и продължава да оказва значим ефект, като стимулира изпълнението на всички предвидени мерки за преструктуриране с цел възстановяване на жизнеспособността в дългосрочен план, като същевременно предпазва бенефициера от риска да преустанови или да намали в голяма степен сухопътните превози в сегмента на ПТЕВ или в други сегменти за железопътни товарни превози, които допринасят съществено за устойчивото икономическо развитие на движението на стоки в рамките на вътрешния пазар.

5.4.3.2. Целесъобразност

(520) Помощта за преструктуриране няма да се счита за съвместима с вътрешния пазар, ако същата цел може да бъде постигната с мерки, които нарушават конкуренцията в по-малка степен; за помощта трябва да бъде предоставено подходящо възнаграждение, а избраните инструменти трябва да са подходящи за проблемите с платежоспособността или ликвидността, които тя е предназначена да разреши ([171]).

(521) Помощта за преструктуриране е под формата на прехвърляне на загуби от DB Cargo на DB AG. Това прехвърляне на загуби оказва положителен ефект върху платежоспособността на DB Cargo, тъй като не позволява позицията на собствения капитал на DB Cargo да бъде засегната неблагоприятно от генерираните загуби. Комисията отбелязва, че прехвърлянето на загуби не осигурява директно на DB Cargo каквато и да е ликвидност предвид факта, че DB Cargo не е изпитвало проблеми с ликвидността, когато е станало предприятие в затруднено положение.

([171]) Точка 38, буква в), както и точки 54 и 58 от Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(522) Що се отнася до аспекта на помощта, свързан с подобряване на платежоспособността, както е обяснено в съображение 442, при липсата на помощ собственият капитал на DB Cargo би трябвало да поеме загубите и следователно би станал отрицателен през 2022 г. Отрицателна позиция на собствения капитал, което означава пасивите на дружеството да надхвърлят неговите активи, би представлявала сериозен проблем от гледна точка на платежоспособността, който е бил избегнат през 2022 г. и 2024 г. с предоставянето на помощта. .

(523) Що се отнася до въпроса за подходящото възнаграждение за инструментите, Комисията отбелязва, че съгласно СППЗ загубите са начислявани автоматично на предприятието майка на DB Cargo — DB AG. DB AG не получава никакво пряко възнаграждение с положителен нетен резултат за прехвърлянето на загубите. DB Cargo обаче се притежава изцяло от DB AG, поради което DB AG, в качеството си на единствен акционер на DB Cargo, ще извлече максимален ефект от всички ползи, произтичащи от възстановяването на жизнеспособността на DB Cargo в дългосрочен план.

(524) В този контекст в оценката се прогнозира, че DB Cargo ще постигне разумна бъдеща финансова възвръщаемост, която се очаква да предпази по-широките стратегически интереси на DB AG, като например запазването на ключово дъщерно дружество като DB Cargo, по-специално чрез обслужване на отрасли като стоманодобивната, автомобилната и химическата промишленост, които генерират значителна част от годишните приходи на DB Cargo в размер на 4,5 милиарда евро. Следователно, като гарантира с помощта, че DB Cargo продължава да осъществява дейност, Германия запазва стратегическото позициониране на дружеството в дългосрочен план. В оценката на прогнозите в базовия сценарий основателно се очаква, че DB Cargo ще постигне кумулативна финансова възвръщаемост през следващите пет до десет години, което е в съответствие с очакваното възнаграждение през целия период на преструктуриране и след това. Възвръщаемостта обаче е под нивото, което може да приеме инвеститор в условията на пазарна икономика, намиращ се в подобна ситуация, включително с оглед на неотдавнашните загуби, понесени от 2022 г. насам, но остава разумна и адекватна, особено считано от последната година на периода на преструктуриране и след това. В тази връзка Комисията изчисли вътрешната норма на възвръщаемост (ВНВ), която DB AG би могло да очаква от успешното изпълнение на плана за преструктуриране. Комисията използва подхода, описан в съображения 378 и 379. Вместо обаче да използва средносрочните планове като основа, Комисията използва прогнозите на базовия сценарий на плана за преструктуриране. Въз основа на това изчисление DB AG би могло да очаква ВНВ в размер на около […] %. Тази ВНВ би била в границите на доходността на най-новите облигации, емитирани от Deutsche Bahn Finance GmbH ([172]), чиято доходност понастоящем е между […] % и […] % ([173]). Следователно възнаграждението до голяма степен е в съответствие с разходите за финансиране на DB AG.

(525) Ето защо с очаквания инструмент за помощ ще бъдат предприети действия и ще бъде коригирана влошената ситуация по отношение на платежоспособността, като същевременно ще се осигури достатъчно възнаграждение за DB AG, а оттам и за германската държава, чийто дял в бенефициера ще повиши своята стойност.

(526) От това следва, че инструментът на помощта за преструктуриране е подходящ.

5.4.3.3. Пропорционалност на помощта и споделяне на тежестта

(527) Съгласно точка 38, буква д) от Насоките за оздравяване и преструктуриране помощта за преструктуриране не трябва да надвишава необходимия минимум за постигането на целта, която се преследва с тази помощ. Размерът и интензитетът на помощта за преструктуриране трябва да бъдат сведени до стриктния минимум, необходим за осъществяване на преструктурирането, в зависимост от наличните финансови ресурси на бенефициера, неговите акционери или икономическата група, към която принадлежи (точка 61 от Насоките за оздравяване и преструктуриране). По-специално трябва да се гарантират достатъчно равнище на принос към разходите за преструктурирането и споделянето на тежестта, когато държавна помощ се предоставя под форма, която укрепва позицията на собствения капитал на бенефициера. В оценката на тези изисквания се взема предвид и помощта за оздравяване, предоставена преди това.

([172]) Облигации с международни идентификационни номера на ценни книжа (ISIN):
— XS2624017070
— XS2689049059
— XS2755487076
— XS2808189760.

([173]) В съответствие с данни от https://www.boerse-frankfurt.de/en, последно осъществен достъп на 27 ноември 2024 г.

5.4.3.3.1. Собствен принос

(528) Собственият принос на бенефициера към плана за преструктуриране от собствените ресурси на DB Cargo, неговия акционер или кредиторите му — или от нови инвеститори — трябва да бъде действителен и наличен и обикновено следва да бъде съпоставим с предоставената помощ по отношение на въздействието върху платежоспособността или позицията на ликвидност на бенефициера. В съответствие с точка 63 от Насоките за оздравяване и преструктуриране Комисията трябва да прецени дали различните източници на собствен принос са налични и не съдържат помощ. В съответствие с точка 64 от Насоките за оздравяване и преструктуриране Комисията обикновено счита собствения принос за подходящ, ако неговият размер е поне 50 % от разходите за преструктуриране.

(529) Първо, като предварително съображение за оценката на пропорционалността, следва да се отбележи, че размерът на помощта за преструктуриране, с която се подпомагат разходите на плана за преструктуриране, де факто е ограничен до размера на нетните загуби, понесени по време на периода на преструктуриране до 31 декември 2024 г. След това всички нетни загуби, понесени от DB Cargo — каквито се очакват през 2025 г. — ще трябва да бъдат обявени и да бъдат понесени така, както са записани в отчета за доходите и счетоводния баланс на DB Cargo, в отсъствието на прекратеното СППЗ с DB AG. Освен това собственият принос на акционера на DB Cargo включва капитал тип „мецанин“ (подчинени конвертируеми заеми в размер на 842 милиона евро), който при необходимост би могъл да се преобразува и да подпомогне позицията на собствения капитал и платежоспособността на DB Cargo по подобен начин, както е направено и се прави с помощта за преструктуриране до 2024 г. включително.

(530) Всички проблеми с платежоспособността след прекратяването на СППЗ или забавени ефекти от тях до момента, в който се очаква да бъдат реализирани печалби, се преодоляват чрез наличието на линии за финансиране, осигурени от DB AG, и по-специално капитала тип „мецанин“ (подчинени конвертируеми заеми в размер на 842 милиона евро), който представлява най-голямата единична сума на собствения принос. По отношение на платежоспособността на DB Cargo капиталът тип „мецанин“ ще изпълнява роля, подобна на СППЗ, като укрепва позицията на собствения капитал на DB Cargo с оглед на неговата подчиненост и съответно ранг на ценните книжа, близък до капиталовите инструменти.

(531) Що се отнася до точка 63 от Насоките за оздравяване и преструктуриране, Комисията трябва да провери дали различните източници на финансиране на собствения принос към разходите на плана за преструктуриране, описани в раздел 4.1.5.3.2.2, са действителни и не съдържат помощ, т.е. достатъчно вероятно е да бъдат реализирани в хода на изпълнението на плана, като се изключват печалбите. Що се отнася до това дали собственият принос на бенефициера не съдържа помощ, с изключение на продажбата на активи и факторинга, в по-голямата си част той се състои от финансови инструменти или помощ, предоставени на разположение на DB Cargo от DB AG чрез държавни ресурси, и трябва да бъде строго структуриран и да се предоставя при пазарни условия.

5.4.3.3.1.1. Капитал тип „мецанин“ (подчинени конвертируеми заеми в размер на 842 милиона евро) и кредитни линии (325 милиона евро и 434 милиона евро)

(532) Комисията счита, че DB AG се придържа към този принцип на пазарните условия, първо, като определя измерим, проверим и основан на пазара вътрешен рейтинг въз основа на присъщите финансови характеристики на DB Cargo, и второ, като сравнява финансовите инструменти, които предоставя на DB Cargo, с данни от надеждни инструменти за ценообразуване на пазара, например LSEG Data & Analytics ([174]), като по този начин гарантира, че лихвените проценти, прилагани към различните инструменти, отразяват риска, свързан с рейтинга на DB Cargo.

([174]) LSEG Data & Analytics, наричано преди това Refinitiv, е американско-британски световен доставчик на данни за финансовите пазари и на инфраструктура. Дружеството е създадено през 2018 г. като дъщерно дружество на Thomson Reuters, като впоследствие е продаден дял от 55 % на Blackstone Group LP през август 2018 г. През октомври 2019 г. Blackstone и Thomson Reuters обявиха продажбата на дружеството на London Stock Exchange Group (LSEG). LSEG Data & Analytics се счита за изключително надеждно по отношение на данни за финансовите пазари поради дългогодишната му репутация, всеобхватното глобално покритие и точността. То осигурява точни данни в реално време за различни класове активи и е интегрирано в основните финансови системи. LSEG Data & Analytics посочва, че следва строги регулаторни стандарти, с които се гарантират прозрачност и спазване на изискванията. Принадлежността му към LSEG допълнително укрепва неговата надеждност. Финансови институции, анализатори и регулаторни органи разчитат на LSEG Data & Analytics за предоставянето на надеждни данни и инструменти за анализ, което го превръща в крайъгълен камък на финансовия отрасъл.

(533) В сферата на корпоративните финанси кредитният рейтинг служи като изключително важен инструмент за оценка на риска от неизпълнение на дадено дружество, а оттам и цената на дълга му. В съответствие с теорията, че капиталовата структура е компромис, предприятията балансират между ползите от дълга (данъчни щитове) и разходите (риск от изпадане в несъстоятелност и разходи за лихви). Когато дружества като DB Cargo бъдат изправени пред финансови затруднения, което се отразява в по-нисък кредитен рейтинг, разходите им за теглене на заеми се увеличават поради повишения риск от неизпълнение.

(534) В това отношение Комисията счита, че фактът, че DB AG оценява вътрешно кредитоспособността на DB Cargo посредством установени принципи на корпоративните финанси, съгласувани с използваните от агенциите за кредитен рейтинг, като например S&P ([175]), представлява надеждна основа за определянето на вътрешния кредитен рейтинг на DB Cargo, тъй като в големите корпорации процесът за вътрешен кредитен рейтинг обикновено е идентичен с методиките на външните агенции, но е адаптиран така, че да отразява стратегическите и оперативните аспекти на дружеството. В съответствие с това Комисията счита, че процесът за вътрешен рейтинг на DB AG гарантира, че структурата на приноса на DB AG отговаря на приложимите регулаторни стандарти и че той е в съответствие с пазарните принципи, които съставляват основата за определяне на подходящите рискови премии и лихвени проценти върху финансовите инструменти, като например подчинените заеми, финансирането тип „мецанин“ и кредитните линии, които се предоставят от DB AG на DB Cargo като собствен принос на бенефициера към разходите за финансиране на плана за преструктуриране на DB Cargo.

(535) Освен това Комисията признава, че финансовите показатели, като например „покритие на възстановяването“ (т.е. оперативен паричен поток след данъци, разделен на нетния дълг), „нетен дълг/EBITDA ([176])“ и „EBITDA/лихвено покритие ([177])“, които DB AG използва като референтни показатели за класифициране на своите дъщерни дружества, включително DB Cargo, в различни кредитни и рейтингови класове посредством финансови съотношения, са основани на оценки на кредитния риск и са широко признати в теорията на корпоративните финанси ([178]) за оценка на устойчивостта на обслужването на дълга, ликвидността и оперативните резултати на дадено дружество и като такива редовно се използват от анализаторите на финансовите пазари, когато се оценява кредитоспособността на предприятията.

(536) По отношение на DB Cargo Комисията счита, че решението на DB AG да намали вътрешния кредитен рейтинг на DB Cargo от „[…]“ на „[…]“, след като е извършило преглед на финансовите резултати и прогнозите на DB Cargo (например прогнозната EBITDA за 2024 г.), по-специално въз основа на влошаването на финансовата стабилност на DB Cargo от 2021 г. до 2023 г., представлява предпазлив подход, който допринася за определянето на по-реалистични и подходящи лихвени проценти, приложими към съответните финансови инструменти, предоставяни от DB AG на DB Cargo.

(537) Намаляването на рейтинга на „[…]“ показва, че DB Cargo е в категорията с висока доходност (джънк облигации), която често се свързва с дружества в затруднено положение, чиято вероятност от неизпълнение се измерва количествено посредством модели на кредитния риск, като например „Altman Z-Score“ и модела на Мъртън ([179]), които отразяват използването от DB AG на финансови съотношения и на пазарни условия в процеса за вътрешен кредитен рейтинг.

(538) Поради това Комисията счита, че вътрешният кредитен рейтинг „[…]“ на DB Cargo отразява по подходящ начин влошената му кредитоспособност след очакваното влошаване на неговата EBITDA през 2024 г. в резултат на предизвикателствата в отрасъла и на оперативните трудности, като това отслабва способността му да генерира достатъчен оперативен доход, за да покрива всичките си разходи, особено с оглед на капиталоемкия му характер на логистично дружество.

([175]) Като например публикуваната от S&P вероятност от неизпълнение за минали периоди.

([176]) С коефициента нетен дълг/EBITDA се измерва ливъриджът на дадено дружество, като се посочва колко години би му отнело изплащането на неговия дълг, ако и дългът, и EBITDA останат постоянни. Като най-добра практика коефициент над 3 често се счита за признак на повишен кредитен риск и в случая на DB Cargo високият коефициент на нетния дълг/EBITDA вероятно е допринесъл за намаляването на неговия рейтинг.

([177]) С коефициента EBITDA/лихвено покритие се измерва способността на дадено дружество да покрива всичките си разходи, като по-високите стойности отразяват по-голяма финансова стабилност.

([178]) В съответствие със съвременните практики в областта на корпоративните финанси чрез всеобхватния модел на вътрешния кредитен рейтинг се оценяват както количествени фактори (финансови съотношения), така и качествени фактори (бизнес концепция, качество на управлението, промишлен риск).

([179]) Altman Z-Score е финансов модел, който се използва за предвиждане на вероятността от фалит на дадено дружество. Той съчетава няколко финансови съотношения в една-единствена оценка, като по-високите стойности показват по-малък риск от неплатежоспособност. С модела на Мъртън се определя кредитният риск на дадено дружество чрез изчисляване на вероятността от неизпълнение въз основа на стойността на активите на дружеството спрямо неговите пасиви, като се прилага теорията в областта на ценообразуването на опции.

(539) Този рейтинг, който включва по-висок кредитен риск в сравнение с дъщерните дружества с по-добър рейтинг, се отразява пряко на лихвените проценти, които се начисляват на дълговото финансиране, тъй като, съгласно теоремата Модиляни-Милър ([180]), при наличието на финансови затруднения дългът става все по-скъп, като отразява повишената премия за риска от неизпълнение. Поради това Комисията счита, че лихвените проценти, прилагани от DB AG към капитала тип „мецанин“ на DB Cargo (наричан също „подчинени конвертируеми заеми“) в размер на 842 милиона евро и двете кредитни линии от 325 милиона евро и 434 милиона евро, отразяват тази рискова премия, като се придържат към широко приетите принципи за коригирана спрямо риска възвръщаемост в областта на корпоративните финанси и отчитат по подходящ начин рейтинга „[…]“ на DB Cargo, като така се гарантира, че условията на заемите са конкурентни с подобни джънк облигации на пазара.

(540) След като бъде извършена оценка на съставните елементи и надбавките на наличните лихвени проценти и финансовата им обосновка, на практика също така е подходящо да се оцени нивото на ставките в резултат на прилагането на разпоредбите на съответните споразумения за финансиране за капитала тип „мецанин“ (или подчинените заеми) и двете кредитни линии, предоставени на DB Cargo.

(541) В това отношение, тъй като DB Cargo не заема средства от външни финансови институции или банки, не е налице лихва на наблюдаеми пазари, която да се начислява върху неговите заеми и която да се използва като референтен показател с цел сравнение. Не е възможно да се определи оператор на железопътни товарни превози — или пък друг субект — заемащ средства при пазарни условия, който да е достатъчно сходен като оперативен и финансов профил и който да послужи за извличане на валидни изводи за разходите по заемите на DB Cargo, ако то беше набрало финансови средства от пазарите или от финансовите институции. В такава ситуация — съгласно Съобщението на Комисията относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти — се определя аналог на пазарния лихвен процент ([181]).

(542) Подходящият аналог, произтичащ от прилагането на Съобщението относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти, следователно би бил заем от предприятие майка на дъщерно дружество като DB Cargo с нисък рейтинг и без външни заеми. В случай на неизпълнение предприятието майка/заемодателят пак ще има право да удовлетвори своите вземания от свободните от тежест активи на дъщерното дружество. Дълготрайните, нетекущи активи на DB Cargo са на стойност […] милиарда евро в счетоводния му баланс, което е доста повече от общия размер на финансовите инструменти в размер на 1,7 милиарда евро, които DB AG предоставя за подпомагане на разходите по плана за преструктуриране на DB Cargo. По този начин заемодателят не би понесъл никакви загуби в случай на неизпълнение на DB Cargo или загубите му биха били ниски. Полученият (аналог на) лихвен процент, начисляван от предприятието майка/заемодателя, би бил […] и […], в съответствие с посоченото в Съобщението относно преразглеждане на метода за определяне на референтните и сконтови лихвени проценти. Годишният лихвен процент в размер на […] %, начисляван от DB AG на DB Cargo по отношение на двете кредитни линии, които представляват в най-голяма степен първостепенни заеми от собствения принос, е в диапазона на стойностите на аналозите: доста над първия аналог и близо до втория аналог. По-рисковото финансиране от гледна точка на диапазона, като например капитала тип „мецанин“ ([182]) (или подчинените конвертируеми заеми), привлича много по-високи лихвени проценти при прилагане на основаната на пазара и обективна методика, посочена в кредитните споразумения с DB AG, в размер до […] % към настоящия момент.

(543) Освен това Комисията събра финансови данни от базата данни *S&P Capital IQ* ([183]), за да сравни лихвените проценти, които DB Cargo трябва да плаща за кредитните линии и за капитала тип „мецанин“. В тази връзка Комисията събра данни относно доходността на корпоративните облигации за нефинансови предприятия с рисков профил, подобен на този DB Cargo, т.е. дружества с рейтинг „[…]“ и „[…]“. Figure 9 показва кривите на доходността на корпоративните облигации за тези дружества. За конкретна рискова група кривата осигурява съответната приблизителна оценка на доходността, според която понастоящем се определя цената на дълга на въпросните емитенти на пазара. Комисията използва доходността на облигациите като аналог за сравнение, тъй като доходността на облигациите представлява размерът на реализираната от инвеститора възвръщаемост от дадена облигация, което дава добра представа за цялостните разходи по заемите на дадено дружество.

([180]) Теоремата Модиляни-Милър гласи, че в условията на идеален пазар кредитните рейтинги, затрудненията и рисковете от изпадане в несъстоятелност не засягат стойността на дружеството, тъй като капиталовата структура е без значение. В реалността обаче тези фактори имат значение, защото пазарите не са идеални. Поради това кредитните рейтинги и рисковете от изпадане в несъстоятелност винаги оказват влияние върху разходите по заеми/лихвите, възприемането от страна на инвеститорите и финансовата стабилност на дружества, изпитващи затруднения, поради което решенията за капиталовата структура са от изключително значение при сценариите в реалния свят.

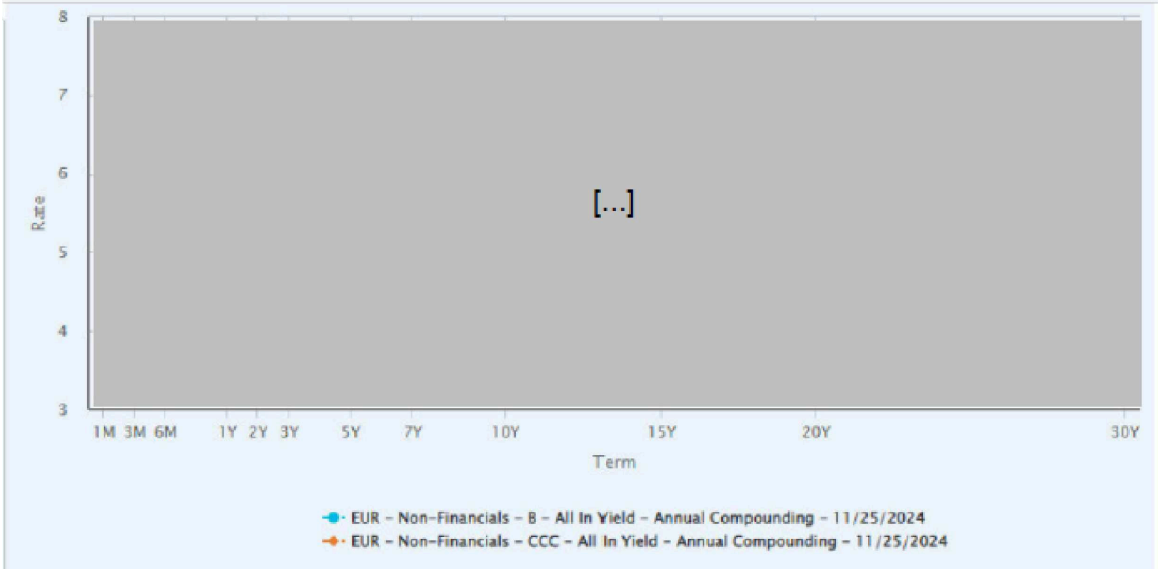
([181]) ОВ C 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

([182]) Финансирането тип „мецанин“ обичайно води до по-висок лихвен процент поради позицията му под първостепенния дълг в капиталовата структура, което съответства на теорията за йерархичния ред в областта на корпоративните финанси. Според тази теория дружествата предпочитат да набират капитал в последователност от най-евтините до най-скъпите варианти, като финансирането тип „мецанин“ представлява вариант между собствения капитал и първостепенния дълг. В конкретния случай на DB Cargo, и за разлика от други случаи на финансиране тип „мецанин“, заемът тип „мецанин“ от DB AG не позволява да се преустанови плащането на лихви или да се отложи датата на погасяване, което води до по-ниска лихва, отколкото в случай на обикновено финансиране със собствен капитал, при което не са налице нито падеж, нито задължение за плащане на лихви.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Фигура 9

Крива на доходността на корпоративни облигации с различни падежи и рейтинги



Източник: S&P Capital IQ, осъществен достъп на 26 ноември 2024 г.

(544) Комисията отбелязва, че по отношение на временните кредитни линии, вж. съображение 257, буква е) и съображение 257, буква б), приложимият лихвен процент се изчислява за индивидуалната усвоена сума. Като използва пример с 6-месечен период, за който лихвените проценти, в съответствие с описаната в споразуменията методика по отношение на лихвите, са в размер на […] % на годишна основа към настоящия момент, Комисията отбелязва, че понастоящем пазарът определя цената на дълга с 6-месечен падеж съответно на […] % за дружества с рейтинг „[…]“ и на […] % за дружества с рейтинг „[…]“. Лихвата на DB Cargo попада между тези две гранични стойности, като е по-близо до горната граница. Следователно лихвеният процент изглежда е в съответствие с очакванията на пазара.

(545) Що се отнася до подчинените конвертируеми заеми, вж. съображение 257, букви а)—д), Комисията отбелязва, че падежът на тези заеми е между приблизително пет и приблизително седем години, като приложимият лихвен процент е в размер на […] % на годишна основа към настоящия момент. Понастоящем пазарът определя цената на дълг с петгодишен падеж за дружества с рейтинг „[…]“ на […] % и на […] % за дружества с рейтинг „[…]“. Освен това за облигациите със седемгодишен падеж доходността към настоящия момент се оценява съответно на […] % за дружества с рейтинг „[…]“ и на […] % за дружества с рейтинг „[…]“. Това означава, че DB Cargo плаща значителна премия за по-рисковия характер на подчинените конвертируеми заеми в сравнение с настоящата доходност на облигациите. По този начин сравнителният анализ по отношение на подчинените конвертируеми заеми не показва финансирането да се предоставя от DB AG при очевидно изгодни условия за DB Cargo.

(546) От това следва, че условията, при които капиталът тип „мецанин“ и финансирането с кредитни линии се предоставят на разположение на DB Cargo като източници на собствен принос, са в съответствие с анализите и референтните показатели на пазарните лихвени проценти и дори ги надхвърлят, поради което не съдържат помощ.

5.4.3.3.1.2. Постъпления от продажби на активи ([460—560] милиона евро)

(547) Продажбите на активи на DB Cargo на стойност [460—560] милиона евро, които трябва да бъдат извършени по време на периода на преструктуриране, изключват вътрешногрупови покупки, поради което може да бъде счетено, че не включват държавни ресурси. Освен това наличните примери за вече извършени продажби на частни оператори и принципите, уреждащи планираните продажби, показват наличието на основан на пазара подход за подбор на купувач, при който се защитават интересите на DB Cargo (вж. раздел 4.1.5), който Германия и DB Cargo следва да прилагат за продажбите и освобождаването от активи, за които е поет ангажимент.

(548) Съгласно точка 63 от Насоките за оздравяване и преструктуриране обаче от обхвата на наличния принос се изключват очакванията за бъдещи печалби. Действителният и наличен собствен принос на DB Cargo, определен от Германия, включва постъпления в размер на [460—560] милиона евро, очаквани от продажбите на активи или дялови участия, които трябва да бъдат извършени […]. Пълният размер на постъпленията все още не е достатъчно сигурен. В друг предишен случай на съвместима помощ за конкурент в областта на железопътните товарни превози Комисията счете, че ангажимент за продажба на активи или дялови участия в хода на плана за преструктуриране, в допълнение към финансирането от предприятието майка, е валиден източник на наличен собствен принос, въпреки че не е изпълнен изцяло или в отсъствието на купувачи, които са поели ангажимент ([184]).

(549) Комисията обаче ще приложи консервативен подход, премахвайки от оценката на пропорционалността на плана за преструктуриране на DB Cargo размера на очакваните приходи от продажбите и освобождаването от активи, които все още не са подписани, както и тези, за които все още не са определени достатъчно ангажирани със сделката купувачи и/или за които продажната цена представлява единствено приблизителна оценка. По този начин съответните разходи, които се планира да бъдат понесени за въпросната сума, ще трябва да бъдат финансирани от очакваните оперативни приходи от обичайната дейност.

(550) От описанието на актуалното състояние, предоставено от германските органи, следва, че очакваните приходи от продажбите и освобождаването от активи, които вече са подписани, и от тези, за които има обвързващи оферти от установени купувачи, възлизат на […] EUR от общо [460—560] милиона евро, очаквани от продажби (съображение 325). Тези предишни приходи, които вече са платени или скоро ще бъдат платени на DB Cargo, следва да бъдат счетени за действителен и наличен принос от бенефициера.

5.4.3.3.1.3. Факторинг на вземания от HSBC ([100—140] милиона евро)

(551) Факторинг на вземания в размер на [100—140] милиона евро е договорен от […] — частна банка, избрана след тръжна процедура, с най-добрата обвързваща оферта (съображение 257, буква в), подточка е). Факторингът на вземания намалява и ще продължи да намалява разходите, понасяни от DB Cargo, и ще подобри оборотния му капитал и паричните му потоци. Тъй като се предоставят ресурси, които не са под контрола на германската държава, факторингът от […] представлява източник на наличен собствен принос, който не съдържа помощ.

5.4.3.3.1.4. Прехвърляне и покритие на разходите за надници и съкращаване на персонал ([100—140] милиона евро)

(552) Разходите, свързани с намаляването на числеността на персонала на DB Cargo в резултат на плана за преструктуриране, ще бъдат покрити от приноса на DB JobService Gmbh (съображение 257, буква в), подточка е). Намаляването и преразпределянето в рамките на групата DB е договорено от компетентните вътрешни органи за конкретен брой служители, така че участието на DB JobService Gmbh е сигурно, определено и точно изчислено количествено. Този принос произтича от прилагането на предварително установени корпоративни правила и политики на DB AG. Решението на DB Cargo да използва услугата представлява автономно решение в рамките на групата, което няма вероятност да се дължи на участие или намеса на държавата в качеството ѝ на акционер на DB AG.

(553) Освен това ролята на DB JobService Gmbh като вътрешен доставчик на услуги е подобна на тази на агенциите за временна заетост на пазара на труда за преразпределяне на съкратен персонал. Вътрешногруповото естество на обхвата, предоставянето и стойността на предоставяната услуга не са пречка да се счита, че услугата се предоставя при пазарни условия, какъвто би бил случаят при частна група с подобен размер и дейности. От това следва, че този източник на принос е действителен, наличен и не съдържа помощ.

5.4.3.3.1.5. Заключение

(554) Може да бъде счетено, че ресурсите, осигурени от бенефициера и неговия акционер и банката за факторинг, не съдържат никаква държавна помощ. Този принос, представен от Германия, реално възлиза на 2 291 милиона евро и надхвърля приблизително изчислената сума на помощта за преструктуриране в размер на 1 914 милиона евро, поради което представлява 54 % от необходимото финансиране за разходите на плана. Помощта е ограничена до максимума от понесените загуби през 2022 г. и 2023 г. и планираните загуби за 2024 г., така че тя би останала пропорционална, ако действителните загуби, отчетени на 31 декември 2024 г., прехвърлени в резултат на прилагането на СППЗ, останат под размера на собствения принос на DB Cargo.

([184]) Решение C(2004) 3955 final от 2 март 2005 г., съображения 82—87 и 186—187.

(555) Този принос обаче трябва също така да е действителен и наличен, което не е така за пълния размер на постъпленията в размер на [460—560] милиона евро, очаквани от продажбите на дялови участия и освобождаването от активи през периода на преструктуриране. Дори при изключително консервативното допускане, че няма да бъдат получени никакви приходи от продажбите и освобождаването, които DB Cargo трябва да осъществи през периода на преструктуриране, за които все още няма достатъчно ангажирани със сделката купувачи, действителният собствен принос към разходите от останалите източници на несъдържащо помощ финансиране, обезпечени към настоящия момент, пак биха възлизали на 50 % от цялата сума.

(556) Следователно изискването на точка 64 от Насоките за оздравяване и преструктуриране, съгласно която собственият принос на бенефициера обикновено ще се счита за подходящ, ако неговият размер е 50 % от разходите за преструктуриране и е значителен, е изпълнено.

5.4.3.3.2. Споделяне на тежестта

(557) Съгласно точки 65—67 от Насоките за оздравяване и преструктуриране държавна помощ, която се предоставя под форма, която укрепва позицията на собствения капитал на бенефициера, може да осигури на акционерите или подчинените кредитори защита срещу последствията от техния избор да инвестират в бенефициера, като по този начин се поражда морален риск и се уронва пазарната дисциплина. Следователно помощта за покриване на загуби следва да се отпуска само при условия, които предвиждат адекватно споделяне на тежестта от съществуващите инвеститори, а държавната намеса следва да се осъществява, след като загубите са били напълно отчетени и приписани на съществуващите акционери и притежатели на подчинени дългове.

(558) „Адекватно споделяне на тежестта“ обикновено означава, че досегашните акционери, а при необходимост и подчинените кредитори, трябва да поемат загубите в пълен размер. Подчинените кредитори следва да допринасят за покриването на загубите чрез преобразуване в собствен капитал или чрез намаляване на стойността на главницата на съответните инструменти. Ето защо държавната намеса следва да се осъществява само след като загубите са били напълно отчетени и приписани на акционерите и притежателите на подчинени дългове. При всички случаи изходящите парични потоци от бенефициера към притежателите на собствен капитал или подчинен дълг следва да бъдат избягвани през периода на преструктуриране, доколкото това е възможно от правна гледна точка, освен ако това се отразява несъразмерно на тези, които са влели нов капитал (точка 66 от Насоките за оздравяване и преструктуриране).

(559) Освен това съгласно точка 67 от Насоките за оздравяване и преструктуриране всяка държавна помощ, която подобрява позицията на собствения капитал на бенефициера, следва да се предоставя при условия, които осигуряват на държавата разумен дял от бъдещите печалби в стойността на бенефициера, с оглед на размера на вливания капитал от страна на държавата в сравнение с останалите активи на предприятието, след като загубите са били осчетоводени.

(560) В настоящия случай помощта за преструктуриране не стимулира моралния риск или поемането на прекомерен риск в полза на акционерите или кредиторите на бенефициера. Не са налице подчинени кредитори, които са финансирали DB Cargo, тъй като цялото финансиране на DB Cargo е осигурено на междуфирмена основа директно от отговарящия за касата отдел на DB AG. При това положение загубите на DB Cargo за 2024 г., които не са отчетени от него поради прилагането на СППЗ, де факто са били и ще бъдат поети от единствения акционер DB AG чрез прехвърлянето им в резултат на прилагането на СППЗ, считано от 31 декември 2022 г. Поради това не остават никакви отчетени загуби, които да бъдат поети от DB AG или да му бъдат приписани. От счетоводна гледна точка загубите не са отчетени и не са поети; те обаче де факто вече са покрити от единствения акционер на DB Cargo. С оглед на едновременното действие на прехвърлянето на загубите, помощта за преструктуриране и прекратяването на СППЗ, считано от 31 декември 2024 г., което не позволява печалбите на DB Cargo да се прехвърлят автоматично на DB AG, такава помощ за повишаване на собствения капитал е в съответствие с точка 66 от Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(561) Помощта за преструктуриране също така е в съответствие с точка 67 от Насоките за оздравяване и преструктуриране, защото, като се отчете подобряването на собствения капитал, до което води помощта, предотвратявайки неговата ерозия от нетни загуби, Германия — единственият акционер на DB Cargo чрез DB AG — ще извлече максимален ефект от всички потенциални ползи за акционера, произтичащи от очакваните положителни ефекти от изпълнението на плана за преструктуриране и от възстановяването на жизнеспособността на DB Cargo в дългосрочен план. Това е така, независимо дали в бъдеще положителните ефекти се натрупват под формата на бъдещи дивиденти или под формата на запазен нетен доход, с който се увеличават собственият капитал и стойността на непрякото дялово участие на държавата, които се подобряват с прехвърлянето на загуби от 2022 г. насам и ще продължат да се подобряват през 2024 г. От това следва, че чрез DB AG условията на държавната намеса осигуряват на Германия разумен дял от бъдещите печалби в стойността на DB Cargo.

5.4.3.3.3. Заключение

(562) Поради това Комисията заключава, че помощта за преструктуриране е пропорционална и включва подходящо споделяне на тежестта.

5.4.3.4. Принципът на еднократната помощ и ограничаване на нарушаването на конкуренцията

(563) За да се гарантира, че отрицателните последици от помощта са ограничени, с цел да се избегнат необосновани последици за конкуренцията и търговията, и за да се гарантира, че общият баланс е положителен ([185]), помощта трябва да се предоставя на предприятия в затруднено положение в съответствие с принципа на еднократната помощ, при който такава помощ се ограничава за период от десет години.

(564) Комисията разрешава помощ за преструктуриране в подкрепа само на една операция по преструктуриране и при условие, ако е целесъобразно, че са изминали повече от десет години след предходно предоставяне на помощ за преструктуриране или след като планът за преструктуриране е приключил или е бил спрян ([186]). Комисията разрешава изключения от това правило, когато помощта за преструктуриране следва помощта за оздравяване като част от една операция по преструктуриране ([187]).

5.4.3.4.1.1. Принцип на еднократната помощ

(565) С помощта за преструктуриране се подкрепя само една операция по преструктуриране на бенефициера. Германските органи потвърдиха, че бенефициерът не е получавал никаква помощ за оздравяване или преструктуриране или временна подкрепа за преструктуриране в миналото и не принадлежи към по-голяма група предприятия, която може да е получила такава помощ. Оценката на Комисията по отношение на предишното финансово състояние на DB Cargo, както и информацията, с която разполага Комисията относно предишна помощ за оздравяване или преструктуриране и относно временна подкрепа за преструктуриране, потвърждава тази декларация. Следователно помощта за преструктуриране е в съответствие с принципа на еднократната помощ.

(566) Съгласно точка 74 от Насоките за оздравяване и преструктуриране принципът на еднократната помощ обхваща групата, което означава, че когато помощта за оздравяване, помощта за преструктуриране или временната подкрепа за преструктуриране е получена от икономическа група, Комисията обикновено не разрешава нова помощ за оздравяване или преструктуриране за самата група или за някой от субектите, влизащи в нейния състав, освен ако не са изтекли десет години от предоставянето на помощта или от приключването на периода за преструктуриране или ако прилагането на плана за преструктуриране е било спряно, в зависимост от хронологичния ред. Освен това държавите членки трябва да докажат, че когато един субект, влизащ в състава на икономическа група, е получил помощ за оздравяване, помощ за преструктуриране или временна подкрепа за преструктуриране, но групата като цяло и останалите субекти в нея запазват възможността си да получат помощ за оздравяване или преструктуриране, групата или другите субекти в нея не прехвърлят помощи към предприятието, получило помощ на по-ранен етап.

(567) По отношение на групата DB германските органи потвърдиха, че предприятието майка и дружествата сестри на бенефициера не са получавали никаква помощ за оздравяване, помощ за преструктуриране или временна подкрепа за преструктуриране. Информацията, с която разполага Комисията относно предишна помощ за оздравяване или преструктуриране и относно временна подкрепа за преструктуриране, потвърждава тази декларация. Следователно помощта за оздравяване е в съответствие с принципа на еднократната помощ.

5.4.3.4.1.2. Ограничаване на нарушаването на конкуренцията

(568) Съгласно точка 76 и следващите от Насоките за оздравяване и преструктуриране, когато е отпусната помощ за преструктуриране, трябва да бъдат предприети мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, така че неблагоприятните ефекти по отношение условията на търговия да бъдат сведени до минимум, а положителните ефекти да надвишават отрицателните. Както е обяснено в точки 87—93 от Насоките за оздравяване и преструктуриране, мерките в областта на конкуренцията следва да бъдат калибрирани и определени пропорционално на нарушаващия конкуренцията ефект на помощта. Уместни фактори са по-специално големината и естеството на помощта и условията и обстоятелствата, при които тя е предоставена, степента на собствения принос и споделянето на тежестта, както и размерът и относителната важност на DB Cargo на пазара и характеристиките на съответния пазар. Освен това мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията не следва да застрашават перспективите за възстановяване на жизнеспособността, нито да са за сметка на потребителите и конкуренцията.

([185]) Точка 38, буква е) от Насоките за оздравяване и преструктуриране.
([186]) Точки 70 и 71 от Насоките за оздравяване и преструктуриране.
([187]) Точка 72, буква а) от Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(569) Накрая, в точка 122 от Насоките за оздравяване и преструктуриране се припомня, че бенефициерът трябва да приложи изцяло плана за преструктуриране и да изпълни всички останали задължения, предвидени в решението на Комисията за разрешаване на помощта. Както е описано подробно в раздел 4.1.5, Германия поема ангажимент, че DB Cargo ще изпълни следните мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, които ще се прилагат […]: i) продажба на дялови участия (както е описано в раздел 4.1.5.1.2), ii) забрана за рекламиране на получената държавна помощ (вж. съображение 301), iii) забрана за придобиване (вж. раздел 4.1.5.1.1), iv) ангажимент за възлагане на определен производствен обем на външни изпълнители (вж. раздел 4.1.5.2), v) ангажимент за ограничаване на производствения обем на DB Cargo (вж. раздел 4.1.5.3) и vi) продажба на локомотиви (вж. раздел 4.1.5.4). Поради това DB Cargo следва самостоятелно, съвестно и своевременно да изпълни въпросните мерки.

(570) При оценката на правилното калибриране на тези мерки трябва да се вземе предвид въздействието на помощта за преструктуриране на DB Cargo върху конкуренцията с оглед на степента на собствения принос и споделянето на тежестта, постигнато в настоящия случай. Що се отнася до собствения принос, естеството и размерът на различните източници и инструменти подкрепят заключението, че помощта е пропорционална, като същевременно показват доверието на настоящия акционер в продължаването на дейността на DB Cargo, при условие че то бъде преструктурирано. Освен това се гарантира подходящо споделяне на тежестта, тъй като съществуващият акционер поема загубите на DB Cargo (включително чрез мярката за помощ), DB Cargo не разполага с подчинен дълг и държавата има право да получи разумен дял от бъдещите печалби в стойността на DB Cargo чрез DB AG.

(571) По отношение на големината и естеството на помощта (точка 88 от Насоките за оздравяване и преструктуриране) Комисията констатира, че общият размер на загубите, прехвърлени съгласно СППЗ от 2022 г., възлиза на около 1 914 милиона евро (вж. Table). Макар общият размер на прехвърляните годишно загуби да е значителен — […] от очакваните годишни приходи на DB Cargo през 2024 г. (вж. таблица 21 в съображение 282), когато те се сравнят поотделно с годишните приходи за въпросната година (таблица 21 в съображение 282) или с общите активи (таблица 22), тяхната значимост намалява: съответно с […] % от приходите през 2022 г., […] % през 2023 г. и […] % през 2024 г., както и […] % от общите активи през 2022 г., […] % през 2023 г. и […] % през 2024 г. Освен това, ако се вземе предвид делът на железопътните товарни превози от целия пазар на товарните превози в Германия (таблица 31) или дори измерението на пазара на железопътните товарни превози в Германия, за който се изчислява, че е генерирал приходи в размер на около 6,3 милиарда евро през 2022 г. и е нараснал в сравнение с 2021 г. (както е видно от Figure 10), размерът на помощта не изглежда прекомерен.

Фигура 10

Развитие на приходите на германския железопътен пазар в милиарди евро (железопътни товарни превози в сив цвят/в горния край на колоните)

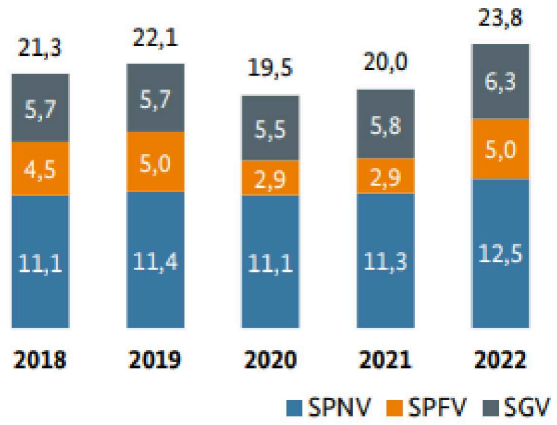


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018–2022; in Mrd. Euro)

Източник: Федерална мрежова агенция (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), последно осъществен достъп на 10 октомври 2024 г.)

(572) Комисията отбелязва, че DB Cargo осигурява около 8,5 % от услугите за товарни превози, предоставяни в Германия (2022 г., относително стабилни с подобни пропорции около 10 % или по-малко през предишните години). Що се отнася до по-тясната икономическа дейност на железопътните товарни превози, пазарният дял на дружеството в Германия за всички сегменти — ПТЕВ, комбиниран автомобилен/железопътен транспорт и превози с маршрутни влакове, взети заедно, е по-значителен и през 2022 г. е бил около 43 %. Делът на DB Cargo от дейностите по железопътни товарни превози обаче постоянно намалява, като други доставчици на услуги придобиват по-големи дялове (съображение 26). Освен това, когато се вземе предвид по-широкият географски обхват на дейностите по железопътни товарни превози на вътрешния пазар, DB Cargo предоставя услуги за товарни превози в редица други държави членки, като пазарните му дялове в тези държави са между […] % и […] %. Независимо от това, както е видно от Figure 2, общият пазарен дял на DB Cargo е около 22 %, като постоянно намалява през последните години, което води до свиване на позицията на DB Cargo на пазара. Нещо повече, освен в Германия, DB Cargo постига значителни пазарни дялове само в две други държави членки, а именно […] (вж. съображения 26 и 27, както и Table 2 Table 2 и 12). Когато се отчитат различните бизнес сегменти (ПТЕВ, комбиниран автомобилен/железопътен транспорт и превози с маршрутни влакове), DB Cargo разполага с почти монополна позиция на пазара на ПТЕВ в Германия и същевременно има значителни пазарни дялове между […] % и […] % в сегментите на превозите с маршрутни влакове и комбинирания превоз (вж. таблица 3). Всъщност, според доклад на Федералната мрежова агенция през 2023 г., DB Cargo е държало едва 39,3 % от относително диверсифицирания общ пазар на железопътните товарни превози в Германия, което включва и сегмента на ПТЕВ, в който повечето от многобройните доставчици на услуги за железопътни товарни превози не извършват дейност (таблица 3).

Фигура 11

Пазар на железопътните товарни превози в Германия през 2023 г.

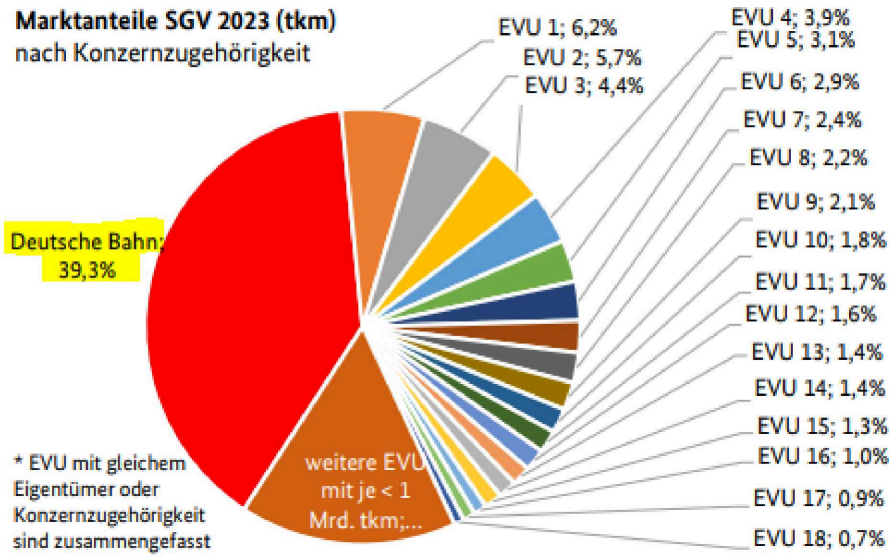


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Източник: Федерална мрежова агенция (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), последно осъществен достъп на 10 октомври 2024 г.)

(573) Комисията, вземайки предвид големината и естеството на помощта, степента на собствения принос и споделянето на тежестта, както и позицията на DB Cargo на пазара (вж. съображения 570—572), ще оцени дали мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, представени от Германия, са подходящи.

5.4.3.4.1.2.1. Структурни мерки

Продажба на дялови участия

(574) Продажбата на дяловите участия, описани в съображение 305 и следващите, се отнася до продажбата на бизнес интереси съгласно принципа на действащото предприятие в жизнеспособни предприятия. По-специално продажбите в […] се отнасят до продажбата на дъщерни дружества, контролирани непряко от DB Cargo (вж. съображение 324). Съгласно предоставените от Германия доказателства дружествата са реализирали печалба в минали периоди (вж. Table 30), поради което напускането на пазара от групата DB Cargo незабавно би осигурило нови възможности за конкурентите, както е видно от вече изразения от потенциалните купувачи интерес (вж. съображение 325). Комисията отбелязва, че продажбите се отнасят не само до Германия ([…]), но и […], където групата DB Cargo разполага със значителен пазарен дял.

(575) Освен това продажбата на над […] се отнася до предприятия, които в минали периоди са генерирали печалби, както е видно от Table .

(576) Що се отнася до продажбите на […], понастоящем се извършва процес на надлежна проверка (вж. съображение 325, буква в), поради което интересът в тези активи показва потенциалните възможности за конкурентите на групата DB Cargo. Тази продажба също така се отнася до жизнеспособни предприятия, макар че […] в действителност през 2023 г. е отчетена загуба.

(577) Освен това, ако ангажиментът не бъде изпълнен изцяло до 31 декември 2026 г., Комисията ще трябва да оцени дали осъществените алтернативи са сравними по размер и въздействие.

Продажба на локомотиви

(578) В допълнение към продажбата на дялови участия DB Cargo също така планира да продаде значителен брой локомотиви, както е описано в съображение 318. Продажбата на локомотиви се отнася до максимум […] локомотива, което представлява значителен брой.

(579) В това отношение продажбата на локомотивите води до намаляване на капацитета и способността на DB Cargo да предоставя услуги за товарни превози и поради това оказва отрицателно въздействие върху конкурентоспособността на DB Cargo. Освен това локомотивите ще бъдат продадени на конкуренти, с което ще се повиши тяхната конкурентоспособност в сравнение с тази на DB Cargo. Накрая, Комисията също така отбелязва, че въпросните локомотиви се използват в сегментите на превозите с маршрутни влакове и на комбинирания превоз — двата сегмента, в които DB Cargo е изправено пред по-засилена конкуренция.

(580) Планираното изпълнение и внедряване на тази мярка съгласно поетия от Германия ангажимент не подронва положителната оценка на нейната ефективност. По-специално са предвидени предпазни мерки, така че DB Cargo да не бъде принудено да загуби повече от […] % от пазарната стойност на локомотивите поради задължението си да ги продаде в рамките на договорения срок до 2026 г. Принудителната продажба под пазарната стойност на свой ред би намалила неправомерно наличните собствени ресурси на DB Cargo, които биха били ценни, както е описано по-специално при песимистичен сценарий. Освен това, ако дотогава продажбата на локомотиви не бъде осъществена изцяло, Комисията ще трябва да оцени дали осъществените алтернативи са сравними по размер и въздействие.

5.4.3.4.1.2.2. Мерки за поведение

Ограничаване на производствения обем

(581) Както е описано в съображение 317, DB Cargo няма да надхвърля определен производствен обем. Комисията отбелязва, че този ангажимент до края на периода на преструктуриране на 31 декември 2026 г. на практика води до намаляване на производствения обем с около […] % в сравнение с предоставените от DB Cargo услуги през 2022 г. Намаляването на предоставяните услуги в географския район, в който DB Cargo е най-активно, е значително в абсолютно изражение и в още по-голяма степен в относително изражение. DB Cargo действително очаква нарастване на пазара през следващите години (вж. съображение 279). В сценария, в който се очаква нарастване на търсенето на пазара, таванът на обема на DB Cargo също така ще намали по-значително неговото присъствие на пазара в сравнение със ситуация, в която търсенето е в застой или намалява. Такова намаляване на обема има вероятност да доведе до ефекти със забавено действие след края на периода на преструктуриране, като ще повиши или ускори отчетеното и обичайно годишно намаляване на дела на DB Cargo от целия обем на услугите за железопътни товарни превози, предоставяни в Германия.

Възлагане на производствен обем на външни изпълнители

(582) В допълнение към тавана на обема DB Cargo също така ще възложи част от производството на оператори — трети страни (вж. съображение 314). Макар че сама по себе си тази мярка не засяга присъствието на DB Cargo на пазара в номинално изражение, тъй като при възлагането на производството на външни изпълнители DB Cargo ще продължи да държи договорите с клиентите, мярката все пак ще осигури възможности на конкурентите да разширят настоящата си стопанска дейност и да увеличат конкуренцията в бъдеще. Причината за това е, че възлагането на дейности на външни изпълнители ще окаже отрицателно въздействие върху използването на капацитета на DB Cargo, ако капацитетът не бъде намален. Нещо повече, освен допълнителните приходи от предоставяните услуги, може да възникнат възможности за конкурентите, които изпълняват договорите за възлагане на дейности на външни изпълнители, когато клиентите са доволни от предоставените услуги.

Забрана за реклампиране и забрана за придобиване

(583) Освен това ръстът на стопанската дейност на DB Cargo също така ще бъде ограничен от забраната за придобиване, съгласно която дружеството е длъжно да се въздържа от придобиване на акции в което и да е дружество през периода на преструктуриране, освен когато това е необходимо за осигуряване на жизнеспособността на DB Cargo в дългосрочен план (съображение 302). Германия не представи никакви планирани придобивания, които да отговарят на условието да са наложителни на този етап. Всички придобивания, които Германия счита за наложителни за осигуряване на жизнеспособността на DB Cargo в дългосрочен план в бъдеще, ще трябва да бъдат съобщени на Комисията и надлежно обосновани, като същевременно не се пристъпва към осъществяването им, докато Комисията не потвърди, че придобиването е необходимо за подпомагане на жизнеспособността на DB Cargo в дългосрочен план.

(584) Предвид факта, че DB Cargo ще намали своето производство, ще възложи предоставянето на услуги на външни изпълнители и ще подлежи на допълнителни ограничения по отношение на растежа чрез външни придобивания на конкуренти или доставчици на продукти или услуги, които допълват неговите собствени, до края на периода на преструктуриране, с мерките за конкуренция се гарантира, че DB Cargo няма да възвърне пазарния си дял чрез придобивания, няма да поема никакви ненужни рискове и ще насочи ресурсите към осъществяването на своето преструктуриране. Следователно, за разлика от конкурентите, DB Cargo няма да може да се разширява чрез придобивания, което косвено би било възможно в резултат на помощта за преструктуриране.

(585) Накрая, DB Cargo също така ще се въздържа от разгласяване на държавната подкрепа като конкурентно предимство при предлагането на пазара на продукти и услуги (съображение 301).

(586) Поради това Комисията счита, че мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, предложени от Германия, са подходящи за намаляване на отрицателните последици от помощта за преструктуриране.

5.4.3.5. Помощ, предоставена на DB Cargo или на неговите дъщерни дружества през периода на преструктуриране

(587) Съгласно точки 127—130 от Насоките за оздравяване и преструктуриране предоставянето на всяка друга помощ през периода на преструктуриране, дори това да става по схема, която вече е била одобрена, може да повлияе на оценката на Комисията относно степента на необходимост от мерките за ограничаване на нарушенията на конкуренцията. Комисията трябва да вземе предвид тази помощ, когато оценява помощта за преструктуриране, и трябва да гарантира, че изискванията на Насоките за оздравяване и преструктуриране не се заобикалят с друга такава помощ.

(588) Германия посочи помощта, предоставена или планирана за бенефициера през периода на преструктуриране, като информира, че DB Cargo получава или се очаква да получава помощ до края на периода на преструктуриране по 29 действащи схеми, считано от 2019 г., независимо дали се прилагат общо за железопътния сектор, или са специфични за железопътните товарни превози, от 12 държави членки, а именно Франция, Италия, Австрия, Нидерландия, Швеция, Белгия, Чехия, Германия, Полша, Унгария, Испания и Дания. Действителните или очакваните суми са 337,7 милиона евро (2023 г.), 340 милиона евро (2024 г.), 502.9 милиона евро (2025 г.) и 502,5 милиона евро (2026 г.).

(589) Комисията е удовлетворена, че индивидуалната помощ, която е предоставена или планирана от 12-те държави членки в полза на бенефициера, е свързана по-специално с намаляване на разходите за енергия или таксите за достъп до релсовия път, или с подкрепа за железопътните товарни превози, която като цяло е налична за други доставчици на услуги за товарни превози, макар и с изключение на автомобилния транспорт. Такава индивидуална помощ де юре или де факто не представлява помощ ad hoc. С оглед на структурата и историческия контекст на инструмента за помощ за преструктуриране под формата на СППЗ, както и на хронологията и географското многообразие на разглежданите схеми, по нищо не личи, че въпросната индивидуална помощ, предоставена или предвидена от толкова много различни държави членки, има за цел или води до заобикаляне на изискванията на Насоките за оздравяване и преструктуриране, по-специално чрез изкуствено намаляване на размера на помощта за преструктуриране, с която се подкрепя планът. Поради това в обстоятелствата на настоящия случай не е целесъобразно да се счита, че са подходящи допълнителни мерки за намаляване на нарушаването на конкуренцията в съответните държави членки.

(590) Както е отбелязано в раздел 5.4.2.1, декарбонизацията на товарните превози е от огромно значение за Зеления пакт на Съюза и услугите, които DB Cargo предоставя, се характеризират с присъщи недостатъци по отношение на разходите в сравнение с тези на автомобилния транспорт с камиони. 29-те разглеждани схеми са насочени отчасти към посочените недостатъци по отношение на разходите и по принцип са налични за оператори на железопътни товарни превози, които отговарят на необходимите условия за допустимост. В това отношение позицията на собствения капитал на DB Cargo ще остане стабилна през целия период на преструктуриране и ако този план действително бъде изпълнен надлежно и своевременно, Комисията няма да повдига възражения срещу това DB Cargo да продължи да се възползва от въпросните схеми, без да се засяга спазването на съответните условия в тях, което трябва да се прецени от съответните държави членки.

(591) В съответствие с точка 130 от Насоките за оздравяване и преструктуриране Комисията отправя искане към Германия да информира за всяка бъдеща помощ, която трябва да бъде предоставена на бенефициера през периода на преструктуриране, включително помощи, които се предоставят в съответствие с одобрена схема, в допълнение към индивидуалната помощ, за която Германия уведоми Комисията, както е посочено в съображение 588.

5.4.3.6. Прозрачност

(592) Съгласно точка 38, буква ж) от Насоките за оздравяване и преструктуриране държавите членки, Комисията, икономическите оператори и обществеността трябва да имат лесен достъп до всички актове и до информацията, имащи отношение към предоставената помощ. Това означава, че Германия трябва да спазва разпоредбите относно прозрачността, предвидени в точка 96 от Насоките за оздравяване и преструктуриране. Комисията отбелязва, че Германия поема ангажимент да спазва тези задължения. Съответната информация ще бъде предоставена на разположение на следния уебсайт:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Комисията счита, че е необходимо Германия да представя редовни доклади за изпълнението на плана за преструктуриране на всеки шест месеца от датата на приемане на настоящото решение до края на периода на преструктуриране. В тези доклади ще се посочват по-специално датите и размерът на действителното изплащане на финансирането, за което е поет ангажимент, независимо дали като помощ за преструктуриране, или като собствен принос, всяка планирана бъдеща помощ за бенефициера или неговите дъщерни дружества, включително съгласно одобрени схеми, актуалното състояние по отношение на изпълнението на мерките за намаляване на нарушаването на конкуренцията, всички отклонения от финансовите или оперативните траектории на плана за преструктуриране, овладяването и намаляването на разходите, както и приходите, постигнати чрез мерките за преструктуриране, както и коригиращите мерки, предвидени или предприети от Германия, от DB AG или от бенефициера в съответните рамки на тяхната компетентност. Задължението за Германия да предоставя такива доклади е определено в член 4 от настоящото решение.

(594) В допълнение Комисията напомня на Германия за задължението ѝ да представя годишни доклади на Комисията в съответствие с точка 131 от Насоките за оздравяване и преструктуриране, както и да докладва за всяка помощ, предоставена на DB Cargo или неговите дъщерни дружества в рамките на вътрешния пазар през периода на преструктуриране, включително помощ, която се предоставя в съответствие с одобрена схема съгласно точка 129 от Насоките за оздравяване и преструктуриране.

5.4.4. *Съпоставяне на положителните и отрицателните ефекти*

(595) Внимателно разработената мярка за държавна помощ трябва да гарантира, че цялостният баланс на последиците от мярката е положителен, като се избягва неблагоприятно въздействие върху условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес.

(596) В Насоките за оздравяване и преструктуриране Комисията е определила критериите, които разглежда, когато оценява съвместимостта на помощта за преструктуриране с вътрешния пазар, като се гарантира, че развитието на въпросната икономическа дейност не засяга неблагоприятно условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес. Както е обяснено в подраздели 5.4.3.1, 5.4.3.2 и 5.4.3.3, помощта за преструктуриране има стимулиращ ефект и е необходима, целесъобразна и пропорционална. Освен това са налице достатъчни предпазни мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, включително прозрачност (подраздели 5.4.3.4 и 5.4.3.6), както и подходящи мерки във връзка с конкуренцията, с които се намаляват отрицателните ефекти от помощта за преструктуриране (подраздел 5.4.3.4).

(597) Следователно положителното въздействие на помощта за преструктуриране върху развитието на въпросната икономическа дейност надхвърля потенциалните отрицателни последици за конкуренцията и търговията, които следователно не са засегнати в степен, която противоречи на общия интерес.

6. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(598) Комисията констатира, че Германия неправомерно е привела в действие въпросната помощ в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. С оглед на констатациите по-горе обаче Комисията стига до заключението, че помощта за преструктуриране отговаря на условията за съвместимост с вътрешния пазар, определени в Насоките за оздравяване и преструктуриране, при условие че DB Cargo изпълни изцяло мерките, които са предвидени в плана за преструктуриране и/или за които Германия е поела ангажимент. Помощта улеснява развитието на икономическа дейност и не засяга по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес. Следователно помощта е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Мерките, състоящи се в предоставянето на вътрешногруповите услуги от Deutsche Bahn на DB Cargo AG, предоставянето на финансиране със заеми от Deutsche Bahn Treasury на DB Cargo AG, частичното покритие на възнаграждението на държавните служители, наети от DB Cargo AG, и прехвърлянето на годишните загуби на DB Cargo AG до 31 декември 2021 г. съгласно споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите между Deutsche Bahn AG и DB Cargo AG, сключено на 25 октомври 2012 г., с удължаванията, не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

Член 2

1. Прехвърлянето на годишните загуби на DB Cargo AG към Deutsche Bahn AG за периода от 1 януари 2022 г. до 31 декември 2024 г. съгласно споразумението за прехвърляне на печалбите и загубите между Deutsche Bahn AG и DB Cargo AG, сключено на 25 октомври 2012 г., с удължаванията, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Помощта е предоставена в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

2. Посочената в параграф 1 помощ е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС при спазване на условията, предвидени в член 3 от настоящото решение, и на задълженията, предвидени в член 4 от настоящото решение.

Член 3

Германия гарантира, че DB Cargo AG или Deutsche Bahn AG, според случая, изпълнява изцяло мерките, включени в плана за преструктуриране на DB Cargo AG, както и свързаните мерки за ограничаване на нарушенията на конкуренцията в сроковете, посочени в плана за преструктуриране или, по целесъобразност, най-късно до края на периода на преструктуриране на 31 декември 2026 г.

Член 4

В срок от два месеца след уведомяването за настоящото решение Германия осведомява Комисията относно мерките, предвидени или предприети за изпълнението му.

Впоследствие Германия предоставя на Комисията редовни доклади относно изпълнението на плана за преструктуриране на всеки шест месеца до края на периода на преструктуриране на 31 декември 2026 г. В тези доклади следва да се посочват по-специално датите и размерът на действителното изплащане на финансирането, за което е поет ангажимент като собствен принос на бенефициера, всяка планирана бъдеща помощ за DB Cargo AG или неговите дъщерни дружества, включително съгласно одобрените схеми, актуалното състояние по отношение на напредъка по изпълнението на условията, посочени в настоящото решение, всички отклонения от финансовите или оперативните траектории на плана за преструктуриране, овладяването и намаляването на разходите, както и повишените приходи, постигнати чрез оперативните мерки за преструктуриране, а също и корективните мерки, предвидени или предприети от Германия или, по целесъобразност, от DB Cargo AG, или от Deutsche Bahn AG, според случая.

Член 5

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 29 ноември 2024 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Изпълнителен заместник-председател