ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2025/1167

ze dne 29. listopadu 2024

o státní podpoře SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC), kterou poskytlo Německo společnosti DB Cargo

(oznámeno pod číslem C(2024) 8610)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

s ohledem na rozhodnutí, kterým Komise rozhodla o zahájení řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o opatření zjištěná ve věci SA.50952 (2022/C) (ex 2018/F) ([1]),

poté, co v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([2]) vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek, a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Dne 19. dubna 2018 obdržela Komise stížnost týkající se údajné státní podpory poskytnuté společnosti DB Cargo Aktiengesellschaft (dále jen „DB Cargo“) ([3]).

(2) Dopisem ze dne 31. ledna 2022 (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“), po několika podáních stěžovatele a Německa, která jsou v tomto dopise popsána, zejména poté, co dne 20. září 2018 podala tuto stížnost s první žádostí o informace, Komise informovala Německo, že se rozhodla zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“), pokud jde o čtyři opatření poskytnutá ve prospěch společnosti DB Cargo.

(3) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 19. srpna 2022 ([4]). Komise vyzvala německé orgány a zúčastněné strany, aby do jednoho měsíce předložily své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení.

(4) Německé orgány předložily Komisi své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisem ze dne 21. dubna 2022. Kromě toho Německo zaslalo další připomínky a informace ve dnech 17. května, 8. června, 25. července, 28. srpna, 26. září a 23. října 2023. V roce 2024 Německo poskytlo doplňující informace, a to ve dnech 13. března, 10. června a 1. července.

([1]) Rozhodnutí Komise C(2022) 639 final ze dne 31. ledna 2022 ve věci SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) – Údajná opatření státní podpory poskytnutá Německem ve prospěch společnosti DB Cargo.
([2]) Úř. věst. C 316, 19.8.2022, s. 20.
([3]) Totožnost stěžovatele je utajena.
([4]) Viz poznámka pod čarou 1.

(5) Dne 19. září 2022 Komise obdržela připomínky od Evropské asociace nákladních železničních dopravců (ERFA), evropské organizace zastupující zájmy soukromých a nezávislých podniků železniční nákladní dopravy, a od stěžovatele. Dne 18. listopadu 2022 Komise zaslala připomínky zúčastněných stran německým orgánům a vyzvala je k předložení jejich připomínek, které byly zaslány dopisem ze dne 18. ledna 2023.

(6) Komise požádala Německo o další informace a vysvětlení dopisem ze dne 26. července 2022, na který Německo odpovědělo dopisem ze dne 26. září 2022. Komise požádala Německo o doplňující informace dopisy ze dne 1. srpna a 27. září 2023 (na které Německo odpovědělo dopisy ze dne 31. října a 9. listopadu 2023). Komise rovněž podala žádosti dopisy ze dne 15. května 2024, 5. září 2024 a 17. listopadu 2024, na které Německo odpovědělo dopisy ze dne 10. června, 5. a 27. září, 1. a 21., 22., 23. a 25. listopadu 2024.

(7) Útvary Komise se setkaly s německými orgány, mimo jiné v níže uvedených dnech v roce 2023: 24. února, 19. dubna, 12. května, 30. června, 28. července, 18. srpna, 29. srpna, 21. září, 21. listopadu a 20. prosince a v níže uvedených dnech v roce 2024: 13. března, 30. dubna, 13. června, 5. července, 11. července, 12. a 19. září a 19. a 25. listopadu.

(8) Dopisem ze dne 21. listopadu 2024 vláda Spolkové republiky Německo výjimečně souhlasila se vzdáním se svých práv podle článku 342 SFEU ve spojení s článkem 3 nařízení č. 1/1958 a s přijetím a oznámením tohoto rozhodnutí článku 297 SFEU v angličtině.

2. **PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ**

2.1 **DB Cargo: historie, struktura a pravidla společnosti**

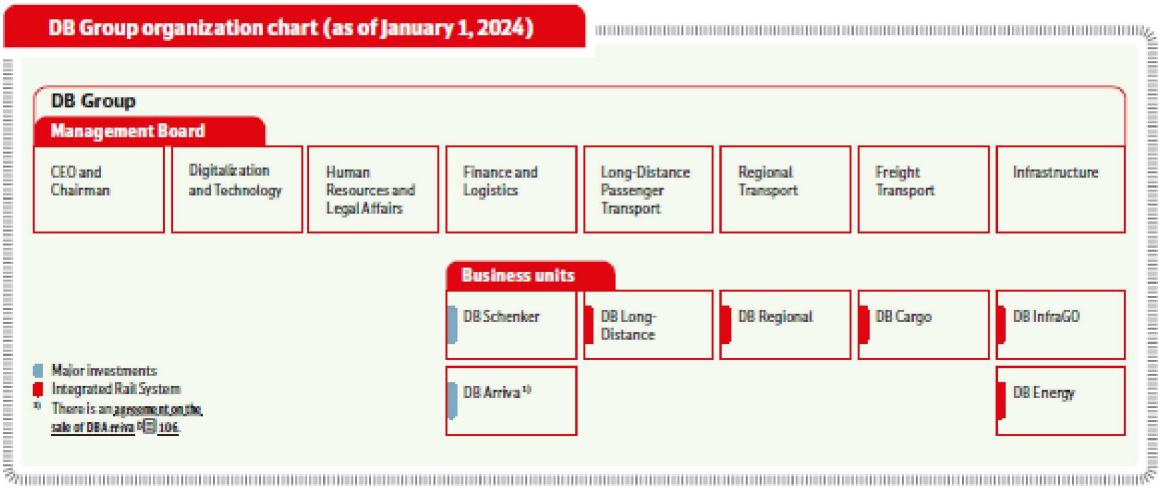
(9) Společnost DB Cargo je provozovatelem železniční nákladní dopravy se sídlem v německé Mohuči. Poskytuje služby železniční nákladní dopravy v sedmnácti zemích včetně členských států. Samotná společnost DB Cargo působí na vnitřním trhu prostřednictvím tuzemských dceřiných společností, jako je TFG Transfracht GmbH, a mezinárodních dceřiných společností, včetně společností v jiných členských státech, jako jsou DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A. nebo Transfesa Logistics, S.A. (Španělsko) (všechny společně dále jen „skupina DB Cargo“) ([5]).

(10) Společnost DB Cargo je dceřinou společností společnosti Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (dále jen „DB AG“). Společnost DB AG je holdingovou společností a mateřskou společností řady tuzemských a mezinárodních dceřiných společností, včetně společnosti DB Cargo (společnost DB AG a všechny společnosti vlastněné společností DB AG jsou dále označovány jako „skupina DB“). Skupina DB působí v oblasti vnitrostátní a mezinárodní nákladní a osobní dopravy, logistiky a pomocných služeb v železniční dopravě. Figure 1 uvádí zjednodušené znázornění různých činností skupiny DB.

([5]) Pokud jde o opatření 1 (viz 39. bod odůvodnění), podle informací poskytnutých Německem je základem pro výpočet převodu zisku nebo ztráty „*Ergebnis nach Steuern*“ (zisk po zdanění) společnosti DB Cargo AG. Zisk po zdanění společnosti DB Cargo AG zahrnuje také zisk po zdanění tuzemských dceřiných společností. Kromě společnosti DB Cargo AG jsou brány v úvahu tyto tuzemské dceřiné společnosti:
— 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.

Obrázek 1

Podniková organizace skupiny DB



Zdroj: *integrovaná výroční zpráva společnosti Deutsche Bahn za rok 2023.*

(11) Od svého založení v roce 1994 je společnost DB AG zcela ve vlastnictví německého spolkového státu (tzv. Bund). Společnost DB AG kontroluje kromě jiných oblastí činností také oblast železniční náklady dopravy skupiny DB. V průběhu let měla společnost DB AG ve společnosti provozující železniční nákladní dopravu podíl, který se pohyboval v rozmezí od 92 % do 100 %; od roku 2011 společnost DB AG vlastní ve společnosti provozující železniční nákladní dopravu stoprocentní podíl. Podniková organizace a umístění železniční nákladní dopravy ve struktuře skupiny DB se v uplynulých letech měnily.

(12) V období šetření (od 1. ledna 2012 v případě opatření 1 a od 20. září 2008 v případě opatření 2 až 4), jak je popsáno v oddíle 2.3, provozovalo činnosti železniční nákladní dopravy společnosti DB AG několik subjektů. V zájmu zjednodušení, není-li uvedeno jinak, pojem „DB Cargo“ označuje subjekt náležící do skupiny DB a provozující činnosti železniční nákladní dopravy této skupiny:

a) od 1. září 2003 do 15. února 2009 byl subjekt provozující železniční nákladní dopravu zapsán v obchodním rejstříku pod názvem Railion Deutschland AG;

b) od 16. února 2009 do 29. října 2012 byl subjekt provozující železniční nákladní dopravu zapsán v obchodním rejstříku pod názvem DB Schenker Rail Deutschland AG;

c) dne 30. října 2012 byl název společnosti změněn na DB Schenker Rail AG;

d) od 1. března 2016 je činnost v oblasti železniční nákladní dopravy provozována pod názvem společnosti DB Cargo.

(13) Společnost DB Cargo je od roku 2016 dceřinou společností v plném vlastnictví společnosti DB AG. V předchozí době, od 1. ledna 2012, byla společnost DB Cargo přímou dceřinou společností společnosti DB Mobility Logistics AG (dále jen „DB ML“). Před rokem 2012 byla společnost DB Cargo od roku 2003 nepřímou dceřinou společností společnosti DB ML. Společnost DB ML byla přímo v plném vlastnictví společnosti DB AG, ačkoli, jak je popsáno v 11. bodě odůvodnění, podíl ve společnosti provozující železniční nákladní dopravu činil přinejmenším 92 %. Od roku 2011 byla tedy společnost DB Cargo nepřímo v plném vlastnictví společnosti DB AG, zatímco před rokem 2011 měla společnost DB AG ve společnosti DB Cargo nepřímý podíl ve výši přinejmenším 92 %.

(14) Do 31. prosince 2015 byla společnost DB ML pověřena různými službami nabízenými skupinou DB, zejména činnostmi železniční nákladní dopravy (osobní a nákladní) skupiny DB. Společnost DB Cargo (do 29. února 2016 zapsaná v obchodním rejstříku jako DB Schenker Rail AG) byla dceřinou společností v plném vlastnictví společnosti DB ML spolu s dalšími dceřinými společnostmi, jako jsou DB Regio AG a DB Fernverkehr AG, dvě dceřiné společnosti, které se zabývají osobní železniční dopravou. Dne 26. srpna 2016 se společnost DB ML sloučila se společností DB AG. V důsledku toho se společnosti DB Cargo, DB Regio AG a DB Fernverkehr AG staly přímými dceřinými společnostmi společnosti DB AG. Dohodu o spojení podepsaly společnosti DB AG a DB ML a tuto dohodu následně schválily valné hromady obou společností, a to dne 15. července 2016. Dohoda o spojení měla zpětnou účinnost ode dne 1. ledna 2016.

(15) Společnost DB AG od svého založení v roce 1994 a společnost DB Cargo od roku 2009 jsou založeny v podobě *Aktiengesellschaften* (dále jen „AG“), tj. akciové společnosti podle německého práva obchodních společností. Totéž platilo po celou dobu její existence pro společnost DB ML. *Aktiengesellschaften* se řídí zejména německým zákonem o akciových společnostech (*Aktiengesetz*, AktG). V AG jsou akcionáři zastoupeni na valné hromadě (*Hauptversammlung*). Valná hromada volí zástupce akcionářů do dozorčí rady (*Aufsichtsrat*). Zástupci zaměstnanců jsou voleni v souladu s německým zákonem o spolurozhodování zaměstnanců (*Mitbestimmungsgesetz*, MitbestG). Dozorčí rada volí členy představenstva (*Vorstand*), kteří jsou odpovědní za řízení AG. Členové představenstva jsou sice voleni dozorčí radou, ale podle právních předpisů upravujících *Aktiengesellschaften* je představenstvo v *Aktiengesellschaften* nezávislé na dozorčí radě i na valné hromadě v tom smyslu, že valná hromada v zásadě nemůže vydávat představenstvu pokyny ([6]).

(16) Table 1 uvádí příjmy skupiny DB, jakož i skupiny DB Cargo a DB Cargo, vyjádřené jednotlivě za období šetření.

Tabulka 1

Příjmy skupiny DB a skupiny DB Cargo v letech 2012 až 2023 ([7])

(v milionech EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Skupina 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
Skupina 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

Zdroj: *Integrované zprávy skupiny DB a roční účetní závěrky společnosti DB Cargo.*

(17) Pokud jde o rozhodovací proces ve skupině DB, jednací řád („*Geschäftsordnung*“) představenstva společnosti DB AG umožňuje představenstvu rozhodovat v oblasti krátkodobého, ale i střednědobého plánování a dlouhodobých strategických cílů. Kromě toho představenstvo rozhoduje také o vydání, změně a zrušení obecných zásad skupiny. Pokud jde o konkrétní individuální opatření, rozhodnutí představenstva, a to i když se týkají dceřiných nebo přidružených společností, je zapotřebí v těchto případech ([8]):

a) zahájení a ukončení klíčových oblastí činností, zásadní změny v organizaci společnosti a uzavírání, změny a rušení podnikových dohod ([9]);

b) zakládání společností; nabytí, prodej a změna podílu (včetně přeměny a kapitálových opatření) v hodnotě nejméně 10 milionů EUR, s výjimkou opatření v rámci skupiny;

c) nabývání, prodej, zatěžování a jiné nakládání s nemovitostmi a jinými majetkovými právy v hodnotě nejméně 10 milionů EUR, přičemž je vyloučeno poskytování hypoték spojených s pozemky;

d) vydávání cenných papírů, získávání úvěrů a poskytování úvěrů: to nezahrnuje výpůjčky mimo skupinu se splatností kratší než jeden rok a poskytování a získávání úvěrů v rámci skupiny;

([6]) To vyplývá z § 76 odst. 1 *Aktiengesetz*.
([7]) Údaje za skupinu DB a skupinu DB Cargo vycházejí z účetních standardů IFRS. Příjmy skupiny DB Cargo se nicméně řídí účetními standardy stanovenými v německém obchodním zákoníku (*Handelsgesetzbuch, HGB*). Proto nejsou tyto údaje plně srovnatelné.
([8]) Seznam jednotlivých opatření, u nichž je vyžadován souhlas představenstva, se od roku 2010 nezměnil, před touto verzí byly peněžní prahové hodnoty v písmenech b), c), e) a f) nižší.
([9]) Pojmem „podnikové dohody“ („*Unternehmensverträge*“) se rozumí smlouvy upravené v § 291 a násl. AktG, což zahrnuje dohody o kontrole a dohody o převodu zisku.

e) přijímání a poskytování záruk a jistin mimo běžnou činnost; přijímání a poskytování záruk a jistin v rámci běžné činnosti v objemu nejméně 10 milionů EUR;

f) schvalování projektů v oblasti investic, výdajů, pronájmu a leasingu, které jsou zahrnuty do podnikového plánování, v objemu nejméně 250 milionů EUR; schvalování projektů zahrnutých do podnikového plánování, jejichž celková hodnota / celková předpokládaná hodnota nebo požadavek na vlastní kapitál překračuje plánování o nejméně 10 milionů EUR; další schvalování projektů nezahrnutých do podnikového plánování v objemu nejméně 10 milionů EUR;

g) změny ve složení představenstva, vedení a dalších vedoucích pozic, pokud patří do okruhu vedení skupiny;

h) jmenování a odvolání obecných zástupců společnosti a udělování a odvolávání plných mocí pro společnost.

(18) V souladu s jednacím řádem se rozhodnutí v rámci představenstva společnosti DB AG přijímají jednomyslně. Pokud se nepodaří dosáhnout konsensu, musí být rozhodnutí schváleno dvoutřetinovou většinou členů, kteří se účastní rozhodovacího procesu, aby bylo platné.

(19) Pokud jde o vztahy s dozorčí radou společnosti DB AG, představenstvo společnosti DB AG každoročně předkládá dozorčí radě krátkodobý a střednědobý plán společnosti v písemné podobě, který zahrnuje všechny klíčové oblasti činnosti společnosti.

(20) Některá jednotlivá opatření, a to i když se týkají dceřiných nebo přidružených společností, musí navíc schválit dozorčí rada společnosti DB AG. Podle přehledu obchodních transakcí, které vyžadují souhlas dozorčí rady společnosti DB AG, zahrnují tato opatření zejména ([10]):

a) zahájení činností v nových významných oblastech činnosti nebo ukončení stávajících významných oblastí činnosti;

b) zásadní změny v organizaci společnosti a skupiny;

c) změny v rozdělení činnosti představenstva a změny v osobách obecných zástupců společnosti;

d) založení, převzetí nebo zrušení společností a nabytí a prodej vlastnických podílů ve společnostech, včetně změn poměru podílů a účasti na navýšení kapitálu vůči vkladům, v každém případě s výjimkou transakcí uvnitř skupiny, pokud hodnota jednotlivého opatření přesahuje 25 milionů EUR;

e) opatření týkající se společností a vlastnických podílů skupiny, která mají zásadní význam pro společnost nebo skupinu nebo mohou společnost či skupinu ohrozit nebo pro ně mají významné finanční důsledky;

f) nabývání, prodej a zatěžování nemovitostí a majetkových práv a jiné nakládání s nimi, pokud hodnota jednotlivých opatření přesahuje 25 milionů EUR;

g) vydávání dluhopisů nebo jiných výpůjček se splatností delší než jeden rok, s výjimkou výpůjček od dceřiných nebo přidružených společností;

h) přejímání záruk a poskytování příslibů dluhu a jiných zajištění mimo běžnou činnost, pokud hodnota jednotlivého opatření přesahuje 5 milionů EUR;

i) poskytování úvěrů mimo běžnou činnost, pokud hodnota jednotlivého opatření přesahuje 5 milionů EUR, s výjimkou úvěrů dceřiným nebo přidruženým společnostem;

([10]) Nebyly provedeny žádné změny seznamu těchto opatření v různých verzích jednacího řádu platných od roku 2008 do data tohoto rozhodnutí.

j) dohody o spolupráci, které přesahují rámec běžné činnosti a mají pro společnost zásadní význam;

k) investiční projekty, které dosud nebyly zahrnuty do krátkodobého a střednědobého podnikového plánování, pokud jejich výše v jednotlivých případech přesahuje 10 milionů EUR.

(21) Podle stanov společnosti DB AG se dozorčí rada společnosti DB AG skládá z dvaceti členů. Deset členů jsou zástupci akcionářů a deset členů jsou zástupci zaměstnanců. Pokud jde o deset zástupců akcionářů, sedm z nich je voleno valnou hromadou, přičemž spolková vláda má právo přímo delegovat tři členy dozorčí rady. Podle jednacího řádu dozorčí rady společnosti DB AG je k rozhodnutí dozorčí rady zapotřebí většina odevzdaných hlasů, pokud zákon nebo stanovy společnosti DB AG nevyžadují jinou většinu. Pokud hlasování skončí nerozhodně, náleží předsedovi při dalším hlasování o téže záležitosti dva hlasy.

(22) Jednací řád představenstva společnosti DB Cargo stanoví, že představenstvo kolektivně rozhoduje o všech záležitostech, které mají pro společnost zásadní nebo podstatný význam, jakož i o záležitostech, které jsou jí svěřeny za účelem společného rozhodnutí na základě právních předpisů, stanov společnosti nebo jejího jednacího řádu. Rozhodnutí se přijímají jednomyslně, a pokud to není možné, kvalifikovanou většinou, a to stejným způsobem, jak bylo popsáno v 18. bodě odůvodnění s ohledem na správní radu společnosti DB AG. Jednací řád představenstva DB Cargo je doplněn povinným katalogem obchodních transakcí, které musí schválit přímá mateřská společnost DB Cargo. Těmito opatřeními jsou ([11]):

a) všechny záležitosti, které mají zásadní a podstatný význam;

b) zahájení a ukončení klíčových oblastí činnosti, zásadní změny v organizaci společnosti a uzavírání, změny a rušení podnikových dohod;

c) zakládání společností;

d) nabývání, prodej a změna (včetně přeměny a kapitálových opatření) vlastnických podílů, s výjimkou opatření, i) na kterých se podílejí pouze společnosti, které jsou, přímo nebo nepřímo, vlastněné pouze společností DB AG, nebo ii) jejichž předmětem je vlastnický podíl, který není plně konsolidován a jehož hodnota je nižší než 10 milionů EUR;

e) nabývání a prodej činností nebo jejich částí, s výjimkou opatření, i) na kterých se podílejí pouze společnosti, které jsou, přímo nebo nepřímo, vlastněné pouze společností DB AG, nebo ii) jejichž hodnota je nižší než 10 milionů EUR;

f) nabývání, prodej, zatěžování a jiné nakládání s nemovitostmi a jinými majetkovými právy v hodnotě nejméně 10 milionů EUR, přičemž je vyloučeno poskytování hypoték spojených s pozemky;

g) vydávání cenných papírů, získávání úvěrů a poskytování úvěrů; to nezahrnuje výpůjčky mimo skupinu se splatností kratší než jeden rok nebo poskytování a získávání úvěrů společnostem DB AG a DB Finance B.V.;

h) přijímání a poskytování záruk a jistin mimo běžnou činnost; přijímání a poskytování záruk a jistin v rámci běžné činnosti v objemu nejméně 10 milionů EUR;

i) schvalování projektů v oblasti investic, výdajů, pronájmu a leasingu, které jsou zahrnuty do podnikového plánování, v objemu nejméně 250 milionů EUR; schvalování a zveřejňování projektů zahrnutých do podnikového plánování, jejichž celková hodnota nebo požadavek na vlastní kapitál překračuje plánování o nejméně 10 milionů EUR; dále schvalování a zveřejňování projektů, které nejsou zahrnuty do podnikového plánování, v objemu nejméně 10 milionů EUR;

j) změny ve složení správních rad a na jiných vedoucích pozicích.

([11]) Stejně jako v případě jednotlivých opatření popsaných v 17. bodě odůvodnění používají starší verze z let 2009 a 2011 nižší peněžní prahové hodnoty. Rovněž verze z roku 2011 v písmenu f) dále odkazuje na společnost DB ML, nejen na společnosti DB AG a DB Finance B.V.

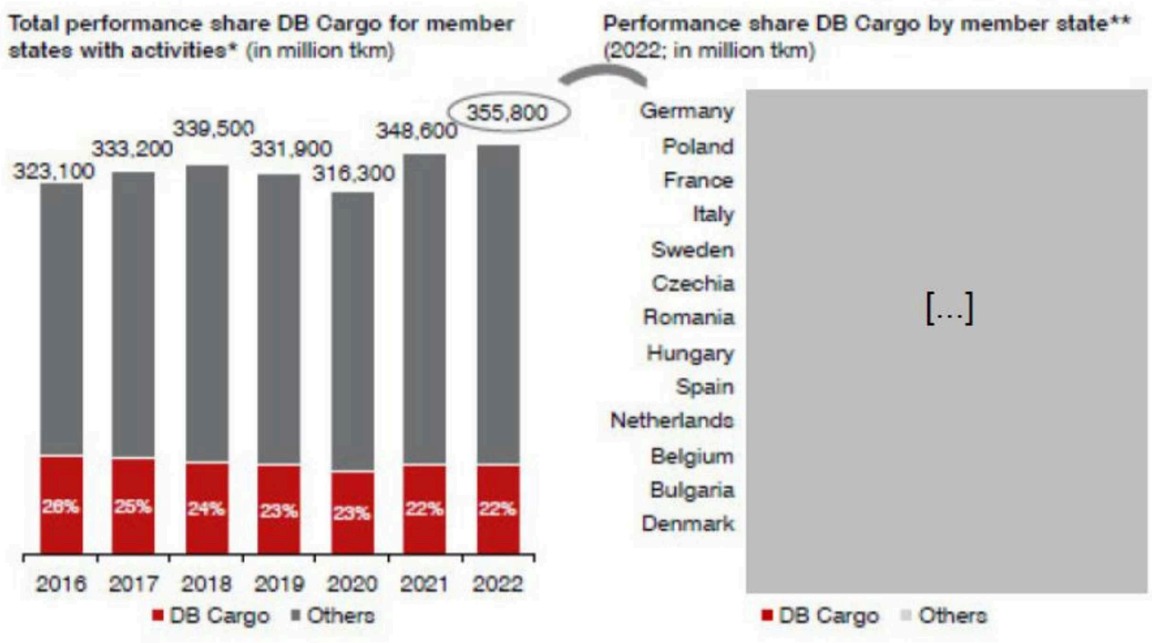
2.2 Činnosti společnosti DB Cargo a postavení na různých trzích služeb

(23) Německo uvádí, že společnost DB Cargo je jedním z předních evropských provozovatelů železniční nákladní dopravy, který hraje klíčovou roli při přepravě zboží v rámci Unie. Německo vysvětluje, že posláním společnosti DB Cargo je poskytovat udržitelné služby vnitrostátní a přeshraniční železniční nákladní dopravy se zaměřením na snižování emisí uhlíku a nabízet spolehlivá logistická řešení v různých odvětvích.

(24) Německo dále uvádí, že společnost DB Cargo provozuje rozsáhlou síť po celé Evropě, která ročně přepraví miliony tun nákladu, včetně surovin, průmyslového zboží a spotřebních výrobků, a že společnost DB Cargo využívá svou rozvinutou evropskou železniční síť k poskytování integrované přeshraniční logistiky, která je v souladu s cíli EU v oblasti udržitelnosti. V této souvislosti Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo působí ve třinácti členských státech a její podíl na celkové výkonnosti železniční nákladní dopravy (měřeno v tunokilometrech nebo tkm) ([12]) na vnitrostátní úrovni přesahuje […] % v Belgii, Dánsku, Francii, Německu, Nizozemsku a Rumunsku (tabulka 2). Celkově dosáhl podíl společnost DB Cargo na železniční nákladní dopravě v roce 2022 ve všech členských státech, v nichž působí, přibližně […] %. Figure 2 uvádí celkový podíl společnosti DB Cargo na vnitřním trhu omezeném na členské státy, ve kterých společnost DB Cargo působí. Z údajů vyplývá, že v letech 2016 až 2022 společnost DB Cargo ztratila podíl na trhu z hlediska objemu prací, tj. tunokilometrů.

Obrázek 2

Celkový podíl společnost DB Cargo na trhu v členských státech, v nichž společnost DB Cargo působí



Zdroj: studie SCI/Verkehr ze dne 6. září 2023 předložená Německem, strana 9.

(25) Německo uvádí, že vzhledem k rostoucí integraci evropského trhu železniční nákladní dopravy přispívají dceřiné společnosti společnosti DB Cargo k usnadnění přeshraniční dopravy pro zákazníky společnosti DB Cargo v rámci Evropy a ve směru do Asie, neboť přibližně […] % činností v oblasti železniční nákladní dopravy v roce 2022 v Německu bylo realizováno prostřednictvím přeshraniční dopravy.

([12]) Tunokilometrem nebo tkm se rozumí měrná jednotka odpovídající přepravě jedné tuny (1 000 kilogramů) zboží po železnici na vzdálenost jednoho kilometru. Tato jednotka (tkm) má zásadní význam pro hodnocení železniční nákladní dopravy v Unii, jelikož poskytuje standardizované měřítko hmotnosti a vzdálenosti, na kterou se zboží po železnici přepravuje. Díky tomu je možné vyhodnocovat výkonnost provozovatelů, sledovat změny objemu nákladní dopravy a podporovat cíle udržitelnosti propagací železnice jako alternativy k silniční dopravě s nižšími emisemi. Prostřednictvím režimu sledování železničního trhu (RMMS) údaje o tunokilometrech umožňují srovnávání v rámci celého vnitřního trhu a řízení politiky a investic s cílem podpořit konkurenceschopnost železnice a pokrok při plnění cílů v oblasti snížení emisí.

(26) Německo dále vysvětluje, že v roce 2022 se společnost DB Cargo v Německu podílela na veškerých činnostech v oblasti železniční nákladní dopravy ve výši 43 %, přičemž podíl společnosti DB Cargo trvale klesá a konkurenti získávají v německém odvětví železniční nákladní dopravy větší podíly. Německo uvádí, že zatímco v roce 2016 měla ještě společnost DB Cargo podíl v oblasti německé železniční nákladní dopravy ve výši 54 %, v následujících sedmi letech její podíl klesl o 11 procentních bodů (tj. o 20 %).

(27) V Dánsku a Nizozemsku vystupuje společnost DB Cargo jako zavedená společnost (po integraci dalších subjektů) a její podíl dosahuje […] %, resp. […] % na místním trhu.

Tabulka 2

Postavení společnosti DB Cargo na trzích železniční nákladní dopravy v různých členských státech

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	

Zdroj: studie SCI/Verkehr ze dne 6. září 2023 předložená Německem, strana 8.

(28) V rámci širšího trhu železniční nákladní dopravy působí společnost DB Cargo podle Německa ve třech hlavních dílčích segmentech: i) segment jednovozových nákladních zásilek, ii) segment ucelených vlaků a iii) segment kombinované dopravy.

(29) V segmentu jednovozových nákladních zásilek poskytuje společnost DB Cargo flexibilní přepravní služby pro menší zásilky. Sváží jednotlivé vozy od několika zákazníků, na seřaďovacích nádražích je sdružuje do ucelených vlaků a přepravuje je po celé Evropě. Tato služba má zásadní význam pro průmyslová odvětví, která potřebují přepravovat menší objemy zboží, jež nezaplní celé vlaky.

(30) V segmentu ucelených vlaků nabízí společnost DB Cargo speciální vlaky pro zákazníky s velkými objemy, a umožňuje tak přímou přepravu zboží z bodu do bodu bez mezizastávek. Tato služba je ideální pro přepravu volně loženého zboží, jako je uhlí, ocel a chemikálie, a také pro přepravu velkých kontejnerů. Ucelené vlaky pomáhají průmyslovým odvětvím zajistit rychlejší a nákladově efektivnější logistiku a vynikají vysokou spolehlivostí na dlouhé vzdálenosti.

(31) Společnost DB Cargo působí také v oblasti kombinované dopravy, kdy je zboží přepravováno s využitím více druhů dopravy (např. železniční, silniční, námořní). V tomto případě se kontejnery, výměnné nástavby a návěsy přepravují na dlouhé vzdálenosti po železnici a poté se v konečné fázi překládají na nákladní automobily nebo lodě. Tato služba podporuje přechod ze silnice na železnici, snižuje emise CO_2 a napomáhá intermodálním logistickým řešením v rámci celé Evropy.

(32) V této souvislosti Německo tvrdí, že evropské odvětví železniční nákladní dopravy lze obecně považovat za konkurenceschopné a že nedávná studie z roku 2022, kterou zadala asociace ERFA, dospěla k následujícím závěrům ohledně dynamiky hospodářské soutěže v evropském odvětví železniční nákladní dopravy: „*V současné době panuje mezi subjekty železniční nákladní dopravy vysoká rivalita. Zahraniční činnosti zavedených provozovatelů a mezinárodních konkurentů (bývalých nových účastníků trhu) v současnosti rozšiřují své mezinárodní aktivity a zaměřují se především na mezinárodní dálkové služby. Zasilatelé, spediční a logistické společnosti a provozovatelé intermodální přepravy si tak mohou vybírat z několika schopných provozovatelů železniční nákladní dopravy v jedné zemi nebo na mezinárodních koridorech*-“ Německo dále uvádí, že tatáž studie dospěla rovněž ke stejnému závěru ohledně konkurenceschopnosti německého odvětví železniční nákladní dopravy: „*V důsledku toho se trh osobní i nákladní železniční dopravy v Německu stal velmi konkurenčním a noví účastníci konkurují společnosti Deutsche Bahn ve všech oblastech činnosti. V současné době konkurenti ovládají více než 50 % trhu železniční nákladní dopravy v Německu.*“

(33) Pokud jde o německé odvětví železniční nákladní dopravy, Německo uvádí, že při zvážení různých obchodních segmentů odvětví železniční nákladní dopravy, které jsou popsány výše, byla společnost DB Cargo v roce 2022 tím nejvýznamnějším poskytovatelem přepravy jednovozových nákladních zásilek v Německu, neboť zajišťovala přibližně […] % veškerého objemu přepravy jednovozových nákladních zásilek. Německo tvrdí, že neexistenci velkých konkurentů v tomto segmentu činnosti lze vysvětlit tím, že segment jednovozových nákladních zásilek je již několik let systematicky ztrátový, a proto není bez subvencí pro nové subjekty přitažlivý.

(34) Německo v této souvislosti uvádí, že i když bude společnost DB Cargo transformovat svůj obchodní segment, aby zlepšila účinnost a kvalitu produktů, Německo od roku 2023 pokračuje ve zvyšování státní podpory pro přepravu jednovozových nákladních zásilek.

(35) Pokud jde o kombinovanou dopravu, Německo dále vysvětluje, že společnost DB Cargo nemá integrovaný systém dopravy, a že i když měla společnost DB Cargo v Německu v roce 2022 podíl v dopravě ve výši přibližně […] %, čelí stále silnější a diverzifikovanější konkurenci, mimo jiné ze strany společností Metrans, HUPAC, TX Logistik a SBB Cargo International.

(36) Pokud jde o segment ucelených vlaků, Německo uvádí, že podíl společnosti DB Cargo na objemu železniční nákladní dopravy v Německu v roce 2022 činil […] % až […] %, přičemž tento tržní podíl považuje vzhledem k tomu, že je společnost DB Cargo zavedeným podnikem železniční nákladní dopravy, za poměrně malý. V tomto segmentu čelí společnost DB Cargo silné konkurenci ze strany společností Captrain Deutschland (která je součástí skupiny SNCF), TX Logistik (celoevropsky působící nezávislé logistické společnosti) a značného počtu menších konkurentů.

(37) V tabulce 3 je uveden přehled podílu společnosti DB Cargo na objemu železniční nákladní dopravy v členských státech, ve kterých působí (pro rok 2022).

Tabulka 3

Postavení společnosti DB Cargo podle činností v různých členských státech

[…]

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

Zdroj: podání Německa ze dne 31. října 2023, strana 28.

(38) Německo uvádí, že společnost DB Cargo má ve většině příslušných členských států pouze malé podíly na celkovém objemu dopravy. Německo v této souvislosti zdůrazňuje, že podíl společnosti DB Cargo přesahuje […] % pouze v Dánsku ([13]), Německu a Nizozemsku ([14]) a že ve většině členských států společnost DB Cargo zajišťuje dokonce méně než […] % služeb v oblasti železniční nákladní dopravy.

2.3 **Opatření, která jsou předmětem šetření**

(39) V rozhodnutí o zahájení řízení byla určena čtyři následující opatření ve prospěch společnosti DB Cargo. Tato opatření jsou popsána v tomto oddíle s přihlédnutím k faktickému popisu poskytnutému Německem a zúčastněnými stranami v průběhu šetření.

2.3.1 *Náhrada ročních ztrát společnosti DB Cargo na základě dohody o převodu zisku a ztrát (dále jen „opatření 1“)*

(40) Společnost DB Cargo převádí své ztráty na mateřskou společnost na základě dohody o kontrole a převodu zisku a ztrát, která se uplatňuje od 1. ledna 2012 (dále jen „dohoda o převodu zisku a ztrát“).

(41) Dohoda o převodu zisku a ztrát byla uzavřena dne 25. října 2012 mezi společností DB Cargo (v té době s názvem DB Schenker Rail Deutschland AG) a její mateřskou společností (v té době společnost DB ML, která byla sama 100% vlastněna společností DB AG) v rámci smlouvy, jež byla označena jako dohoda o kontrole a převodu zisku (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*) ([15]). Podle dohody o převodu zisku a ztrát se mateřská společnost DB Cargo (do roku 2016 společnost DB ML, od jejího převzetí v roce 2016 společnost DB AG) zavázala automaticky hradit ztráty společnosti DB Cargo na konci každého účetního období. Pokud společnost DB Cargo dosáhne na konci účetního období zisku, zavazuje se automaticky převést tento zisk na svou mateřskou společnost.

(42) Vzhledem k tomu, že dohoda o převodu zisku a ztrát byla koncipována jako *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, má důsledky i pro řízení dceřiné společnosti, která byla na základě dohody mateřskou společností kontrolována („*beherrscht*“). Na základě dohody o převodu zisku a ztrát společnost DB Cargo svěřila kontrolu nad řízením svých obchodních záležitostí společnosti DB ML. Představenstvo společnosti DB ML tudíž bylo oprávněno udělovat představenstvu společnosti DB Cargo pokyny ohledně řízení obchodních záležitostí společnosti. Obchodní řízení a zastupování však zůstalo v rukou představenstva společnosti DB Cargo. Právo společnosti DB ML udělovat pokyny představenstvu společnosti DB Cargo kromě toho vylučovalo možnost udělovat pokyny představenstvu společnosti DB Cargo ohledně změny, zachování nebo ukončení dohody o převodu zisku a ztrát.

(43) Dohoda o převodu zisku a ztrát rovněž vytvořila ze společností DB Cargo a DB AG daňovou jednotku. To zahrnuje jak daňovou jednotku pro účely daně z příjmů, tak daňovou jednotku pro účely DPH. Propojení pro účely daně z příjmů související s dohodou o převodu zisku a ztrát umožňuje vzájemné započtení zisků a ztrát různých společností skupiny namísto toho, aby byly placeny daně z příjmů za každou jednotlivou dceřinou společnost. Daňová jednotka pro účely DPH vyplývá z dohody o převodu zisku a ztrát zakládající vykonávání kontroly nad společností DB Cargo ze strany společnosti DB ML (a později společnosti DB AG). Daňová jednotka pro účely DPH vede k tomu, že vnitřní toky nepodléhají DPH.

([13]) Pokud jde o podíl společnosti DB Cargo na trhu železniční nákladní dopravy v Dánsku, Německo tvrdí, že Dánsko není vhodné považovat za zeměpisný trh železniční nákladní dopravy, ale spíše za tranzitní zemi, a že v této souvislosti společnost DB Cargo převzala v roce 2001 vnitrostátního zavedeného provozovatele a poskytuje služby železniční nákladní dopravy, aby propojila Skandinávii s Německem, které je největší evropskou ekonomikou.

([14]) Pokud jde o podíl společnosti DB Cargo na trhu železniční nákladní dopravy v Nizozemsku, Německo uvádí, že podobně jako u Dánska je objem nizozemské železniční nákladní dopravy relativně nízký (přibližně 5 % objemu v Německu) a že společnost DB Cargo v roce 2001 převzala vnitrostátního zavedeného provozovatele také v Dánsku, a to z důvodu zajištění přeshraničního tranzitu a spojení, jako je například propojení nizozemských a belgických přístavů s Janovem přes Německo a propojení mezi Severním a Středozemním mořem přes Belgii a Francii. Německo proto tvrdí, že není vhodné považovat Nizozemsko za zeměpisný trh železniční nákladní dopravy nezávislý na odvětvích železniční nákladní dopravy sousedních zemí.

([15]) *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* je typem dohody, která se řídí § 291 a §§ 293 a násl. *Aktiengesetz*. Podle § 293 odst. 1 AktG nabývají dohody, které se řídí § 291 a násl., účinnosti pouze se souhlasem valné hromady. Usnesení musí být přijato většinou tvořenou nejméně třemi čtvrtinami základního kapitálu zastoupeného v okamžiku přijetí usnesení. Stanovy mohou stanovovat větší kapitálovou většinu a další požadavky.

(44) Dohodu o převodu zisku a ztrát uzavřela společnost DB ML jakožto mateřská společnost se společností DB Cargo dne 25. října 2012 ([16]). Dohoda o převodu zisku a ztrát byla schválena příslušnými valnými hromadami společnosti DB ML a společnosti DB Cargo dne 26. října 2012. V dohodě bylo stanoveno její zpětné uplatňování ode dne 1. ledna 2012 ([17]).

(45) V době podpisu dohody o převodu zisku a ztrát mezi společnostmi DB ML a DB Cargo platila rovněž dohoda o převodu zisku a ztrát mezi společnostmi DB AG a DB ML ([18]). Na základě této dohody se společnost DB AG zavázala automaticky nahrazovat ztráty společnosti DB ML na konci každého účetního období, pokud bude dohoda platná. Společnost DB ML se na oplátku zavázala, že na konci každého účetního období automaticky převede svůj zisk na společnost DB AG. Případný dopad na finanční situaci společnosti DB ML způsobený dohodou o převodu zisku a ztrát z roku 2012 mezi společnostmi DB ML a DB Cargo by tudíž mohl přímo ovlivnit rozpočet společnosti DB AG. Tato dohoda o převodu zisku a ztrát mezi společnostmi DB AG a DB ML byla platná až do spojení obou společností v roce 2016.

(46) Dne 26. srpna 2016 přešla v rámci spojení společností DB AG a DB ML dohoda o převodu zisku a ztrát uzavřená mezi společnostmi DB ML a DB Cargo na společnost DB AG. Společnost DB AG jakožto nová mateřská společnost převzala práva a povinnosti společnosti DB ML týkající se společnosti DB Cargo. Současně se stala bezpředmětnou dohoda o převodu zisku a ztrát, kterou v roce 2003 uzavřely společnosti DB AG a DB ML.

(47) Německo tvrdí, že v období mezi 31. prosincem 1999 a přechodem dohody o převodu zisku a ztrát v roce 2016 ze společnosti DB ML na společnost DB AG po celou tuto dobu existoval řetězec dohod o převodu zisku a ztrát (s různými úrovněmi podskupin), v němž společnost DB Cargo figurovala jakožto konečná dotčená dceřiná společnost a společnost DB AG jakožto konečná dotčená mateřská společnost. V období od 1. června 1999 do 31. prosince 1999 byla platná přímá dohoda o převodu zisku a ztrát mezi společnostmi DB AG a DB Cargo.

(48) Podle jejích podmínek měla mít dohoda o převodu zisku a ztrát počáteční dobu platnosti pět let (tj. od 1. ledna 2012 do 31. prosince 2016), během níž mohla být vypovězena pouze ze závažných důvodů („*wichtige Gründe*“). Dohoda o převodu zisku a ztrát stanoví, že společnost DB ML je oprávněna ji vypovědět ze závažných důvodů zejména v případě, že přestane držet většinu hlasovacích práv ve společnosti DB Cargo.

(49) Německo dále vysvětluje, že německé daňové orgány zastávají názor, že mimořádné ukončení během této minimální pětileté doby platnosti mohou odůvodnit pouze velmi výjimečné okolnosti. Německo v této souvislosti odkazuje na pokyny německých daňových orgánů pro daň z příjmů právnických osob („*Körperschaftsteuerrichtlinien*“, KStR), v nichž se uvádí, že pokud je dohoda o převodu zisku a ztrát, která dosud nebyla v platnosti pět po sobě jdoucích let, ukončena výpovědí nebo vzájemnou dohodou, zůstává dohoda pro daňové účely účinná pro roky, pro které byla provedena, pokud se ukončení zakládá na významných důvodech. Za významné důvody lze považovat zejména prodej účasti mateřské společnosti nebo vklad z její strany, spojení, rozdělení nebo likvidaci mateřské nebo dceřiné společnosti. Pokud bylo již v době uzavření dohody jasné, že dohoda o převodu zisku a ztrát bude ukončena před uplynutím prvních pěti let, důvody nelze považovat za významné. Pokud významné důvody neexistují, je třeba dohodu o převodu zisku a ztrát od počátku považovat za neúčinnou podle daňového práva ([19]).

(50) Podle Německa by na základě pokynů německých daňových orgánů byly důvodem k předčasnému ukončení pouze takové transakce, které jsou srovnatelné s prodejem nebo jiným zásadním restrukturalizačním opatřením, které vede ke změně vlastnictví a/nebo kontroly. Během počáteční pětileté minimální doby platnosti nedošlo k žádným srovnatelným rozhodným událostem, které by odůvodňovaly ukončení dohody o převodu zisku a ztrát. Jediné změny podnikové struktury, ke kterým došlo v období od roku 1999 do současnosti, se týkaly pouze interních reorganizačních opatření a zjevně nebyly považovány za významné důvody.

([16]) Dohodu podepsali dva členové představenstva společnosti DB ML („Vorstand“) a dva členové představenstva společnosti DB Schenker Rail Deutschland AG.

([17]) Dohoda o převodu zisku a ztrát byla zveřejněna v obchodním rejstříku společnosti DB Cargo (čímž je podmíněna platnost dohody) dne 18. prosince 2012.

([18]) Tato dohoda o převodu zisku a ztrát byla uzavřena v roce 2003.

([19]) Původní znění v KStR R14.5 odstavci 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) V dohodě o převodu zisku a ztrát se dále uvádí, že po počáteční pětileté době platnosti se automaticky prodlužuje na konci každého účetního období o další rok, nerozhodne-li se jedna ze dvou stran ji ukončit. Pro ukončení dohody o převodu zisku a ztrát musí příslušná strana podat oznámení s tříměsíční výpovědní lhůtou, tj. aby oznámení o ukončení nabylo účinnosti v následujícím účetním období společnosti DB Cargo, smluvní strana musí podat oznámení o ukončení dohody o převodu zisku a ztrát alespoň tři měsíce před koncem běžného účetního období společnosti DB Cargo.

(52) V době přijetí rozhodnutí o zahájení řízení byla dohoda o převodu zisku a ztrát stále v platnosti a její ukončení se nepředpokládalo. V průběhu formálního vyšetřovacího řízení však Německo Komisi informovalo, že dohoda o převodu zisku a ztrát mezi společnostmi DB AG a DB Cargo byla s účinností ke konci roku 2024 ukončena.

(53) Od vstupu stávající dohody o převodu zisku a ztrát v platnost nepřevedla společnost DB Cargo na společnost DB AG (resp. před rokem 2016 na společnost DB ML) žádný zisk. Na základě dohody o převodu zisku a ztrát uzavřené v roce 2012 byly ztráty společnosti DB Cargo hrazeny její mateřskou společností (společností DB ML a následně společností DB AG). Vzhledem k tomu, že všechny vzniklé ztráty byly převedeny, společnost DB Cargo byla chráněna před tím, aby její ztráty ovlivnily její rozvahu, a tedy i před jakýmkoli negativním finančním dopadem kumulovaných ztrát. Table 4 uvádí vývoj upsaného kapitálu a celkového vlastního kapitálu společnosti DB Cargo a její vykázané roční ztráty podle roční účetní závěrky společnosti DB Cargo ([20]), a to až do 31. prosince 2023.

Tabulka 4

Vlastní kapitál a roční ztráty DB Cargo (EBT) uhrazené mateřskou společností na základě dohody o převodu zisku a ztrát z roku 2012 do 31. prosince 2023

(v milionech EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Upsaný kapitál	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Vlastní kapitál celkem	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Roční ztráty	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) Tento meziroční nárůst o 21 milionů EUR vychází ze zvýšení kapitálové rezervy v důsledku převodu všech podílů ve společnosti DB Cargo Logistics GmbH, které dříve vlastnila společnost Schenker AG, na společnost DB Cargo AG.

([2]) Upsaný kapitál se v souvislosti s vkladem (*Einlage*) šesti podílů (*Beteiligungen*) zvýšil o 6 000 EUR. Hodnota vkladu šesti podílů převyšující zvýšení upsaného kapitálu byla převedena do kapitálového rezervního fondu ve výši 105 milionů EUR.

Zdroj: *Účetní závěrky společnosti DB Cargo z let 2012 až 2023*.

(54) Základem pro podnikové řízení společnosti DB Cargo jsou střednědobé strategické plány společnosti DB Cargo (dále jen „střednědobé plány“). Tyto střednědobé plány jsou každoročně dokončovány v říjnu a předkládány dozorčí radě společnosti DB Cargo ke schválení na přelomu listopadu a prosince. Střednědobé plány společnosti DB Cargo jsou každoročně koordinovány se společností DB AG a stávají se součástí střednědobého plánování celé skupiny. Opatření a koncepce obsažené v střednědobých plánech jsou navíc zahrnuty i do rozhodovacího procesu společnosti DB AG (pokud již nebyly strategie jednotlivě koordinovány se společností DB AG).

([20]) Zpracováno v souladu s ustanoveními německého obchodního zákoníku (*Handelsgesetzbuch*, HGB) a zákona o akciích (Aktiengesetz).

(55) Příprava ročních střednědobých plánů společnosti DB Cargo je podle Německa předmětem rozsáhlého několikaměsíčního procesu, na němž se podílejí oddělení strategie a controllingu společností DB Cargo a DB AG. Plánování objemu a cen je založeno na analýzách ekonomického tržního a konkurenčního vývoje prováděných oficiálními statistickými úřady a zavedenými ekonomickými prognostickými ústavy (např. Oxford Economics, Eurostat, národní statistické úřady). Tyto statistické údaje jsou společně s interními údaji, údaji oficiálních statistických úřadů a údaji ekonomických prognostických ústavů zpracovávány strategickými odděleními společností DB Cargo a DB AG za účelem vytvoření prognóz dopravního trhu pro odvětví nákladní dopravy. Předpoklady pro vývoj nákladů tuzemských subjektů jsou centrálně upravovány pro všechny obchodní jednotky společnosti DB AG a vycházejí z výše uvedených nezávislých zdrojů dat. Mezi hlavní kategorie nákladů patří např. mzdy, palivo/energie a poplatky za přístup k trati. Kromě toho jsou zohledněny dopady probíhajících strategií a programů účinnosti. Správa majetku společnosti DB Cargo navíc provádí podrobné plánování investic a projektů, aby bylo možné operativně dosahovat plánovaného objemu.

(56) Střednědobé plány se týkají pětiletého horizontu plánování, například střednědobý plán předložený dozorčí radě společnosti DB Cargo dne 9. prosince 2016 se týkal plánovacího období 2017 až 2021. Střednědobé plány mají přibližně 40 až 159 stran (střednědobý plán z roku 2015, který obsahuje poměrně obsáhlou část o projektu „Zukunft Bahn"). Střednědobé plány pro každý rok (mimo jiné) obsahují prognózy v oblasti výsledků činnosti a finanční situace na období dalších pěti let. U skupiny DB Cargo, jakož i společnosti DB Cargo tyto plány uvádějí údaje z výkazu zisku a ztráty a rozvahy. U ostatních dceřiných společností jsou uvedeny vybrané ukazatele. Hlavními používanými ukazateli ziskovosti jsou rozpětí EBITDA (hospodářský výsledek před úroky, zdaněním, odpisy a amortizací) a návratnost použitého kapitálu (ROCE), pro které jsou rovněž stanoveny cílové úrovně ([21]). Všechny střednědobé plány vypracované v průběhu období šetření uvádějí přinejmenším odhadovaný zisk před zdaněním na konci plánovacího období. Table 5 uvádí provozní zisk po odečtení úroků ([22]), rozpětí EBIT a ROCE pro všechny střednědobé plány ([23]) vypracované v letech 2011 až 2021. Údaje uvedené v tabulce 5 se týkají společnosti DB Cargo AG.

Tabulka 5

Střednědobé plány na roky 2011 až 2021

(EBT v milionech EUR)

		1. rok plánování	2. rok plánování	3. rok plánování	4. rok plánování	5. rok plánování
2011	Provozní výsledek po odečtení úroků ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rozpětí EBIT ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílové rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([3])	—	—	—	—	—
	Cílová ROCE	—	—	—	—	—

([21]) Počínaje střednědobým plánem z roku 2015 se ROCE používá jako ukazatel s cílovou úrovní. Zdá se, že před tímto rokem se jako ukazatel výkonnostních cílů používalo pouze rozpětí EBIT.

([22]) V tomto rozhodnutí se používá jako zástupný ukazatel pro hospodářský výsledek před zdaněním (EBT), pokud není EBT výslovně uveden v příslušném střednědobém plánu.

([23]) Zatímco základem pro výpočet zisků a ztrát, které mají být převedeny na základě dohody o převodu zisku a ztrát, je zisk společnosti DB Cargo AG (včetně tuzemských dceřiných společností) po zdanění („*Ergebnis nach Steuern*") vypočtený podle účetních zásad HGB, střednědobé plány se řídí Mezinárodními standardy účetního výkaznictví (IFRS). Až do střednědobého plánu z roku 2018 je do prognóz jako konečný výsledek odhadu zisku a ztráty zahrnut pouze provozní výsledek po odečtení úroků.

(EBT v milionech EUR)

		1. rok plánování	2. rok plánování	3. rok plánování	4. rok plánování	5. rok plánování
2012	Provozní výsledek po odečtení úroků ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílové rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE	—	—	—	—	—
	Cílová ROCE	—	—	—	—	—
2013	Provozní výsledek po odečtení úroků	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílové rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE	—	—	—	—	—
	Cílová ROCE	—	—	—	—	—
2014	Provozní výsledek po odečtení úroků	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílové rozpětí EBIT					
	ROCE	—	—	—	—	—
	Cílová ROCE	—	—	—	—	—
2015	Provozní výsledek po odečtení úroků	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílové rozpětí EBIT	—	—	—	—	[…]
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílová ROCE	—	—	—	—	13,0 %
2016	Provozní výsledek po odečtení úroků	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílové rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílová ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EBT v milionech EUR)

		1. rok plánování	2. rok plánování	3. rok plánování	4. rok plánování	5. rok plánování
2017	Provozní výsledek po odečtení úroků	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílové rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílová ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	Provozní výsledek po odečtení úroků	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílové rozpětí EBIT	—	—	—	—	—
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílová ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019	Provozní výsledek po odečtení úroků	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílové rozpětí EBIT	—	—	—	—	—
	ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílová ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílové rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílová ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rozpětí EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílové rozpětí EBIT	—	—	—	—	—
	ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Cílová ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

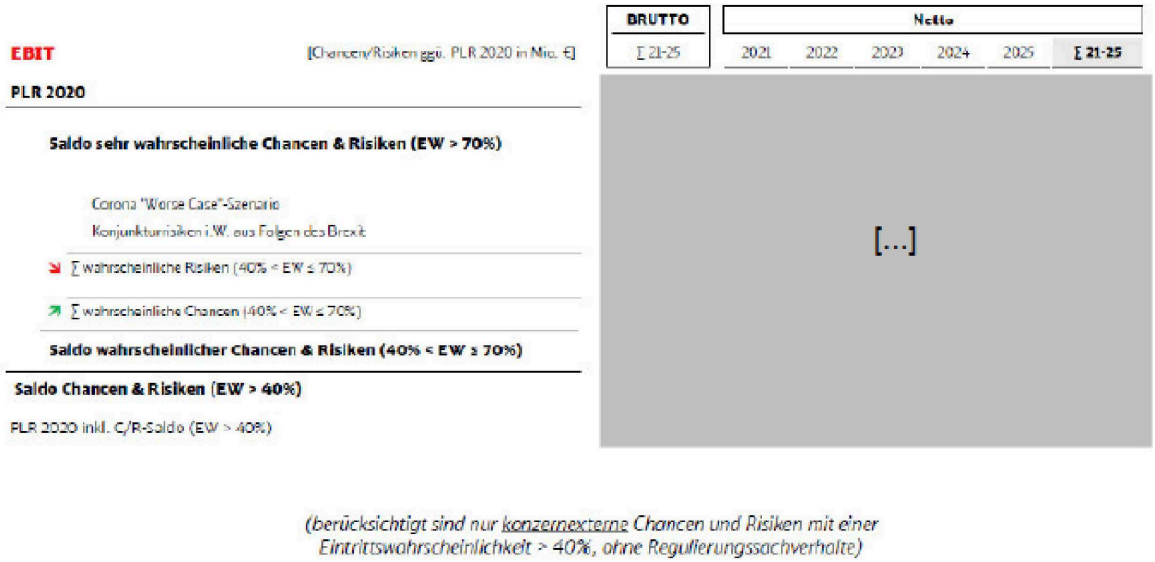
([1]) Plán odkazuje na provozní výsledek II („*Betriebsergebnis II*“), o němž se Komise domnívá, že je totožný s provozním výsledkem po odečtení úroků.
([2]) V % výnosů.
([3]) ROCE se před rokem 2015 jako ukazatel výkonnosti nepoužívá, a proto je do střednědobých plánů zahrnut použitý kapitál.
([4]) Provozní výsledek po odečtení úroků („*operatives Ergebnis nach Zinsen*“).
([5]) Odhady návratnosti použitého kapitálu jsou k dispozici pouze pro skupinu DB Cargo.
Zdroj: *střednědobé plány společnosti DB Cargo předložené Německem.*

(57) Kromě finančního plánování obsahují střednědobé plány rozsáhlé analýzy současného a předpokládaného vývoje trhu včetně jeho dopadu na výkonnost a od roku 2016 popis a posouzení strategií a opatření přijatých ke zlepšení výkonnosti společnosti DB Cargo, včetně popisu a posouzení opatření, která mají být přijata v rámci společnosti DB Cargo v souvislosti s restrukturalizačními iniciativami celé skupiny DB, jako je „*Zukunft Bahn*“ nebo „*Starke Schiene*“ (silná železnice, s doplňkovou iniciativou specifickou pro společnost DB Cargo nazvanou „Starke Cargo“, tedy silná nákladní doprava). Kromě toho jsou v plánech zahrnuta i srovnání předchozích střednědobých plánů s vysvětlením odchylek od předchozího plánování.

(58) Počínaje střednědobým plánem z roku 2015 navíc plány zahrnují také prognózu rizik a příležitostí, které mohou mít dopad na EBIT a u nichž je pravděpodobnost, že se naplní, vyšší než 40 %, ale které nejsou zahrnuty v základním scénáři uvedeném v plánování. V plánech na roky 2017, 2019 a 2020 byla identifikována pouze další rizika v této kategorii. Další příležitosti nebyly zjištěny. Tato dodatečná rizika mohou být významná, jak vyplývá z plánu z roku 2020 na období 2021–2025, viz Figure 3: Risks and opportunities mid-term plan for 2021-2025 ([24]).

Obrázek 3

Rizika a příležitosti týkající se střednědobého plánu na období 2021–2025



(berücksichtigt sind nur konzernexterne Chancen und Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit > 40%, ohne Regulierungssachverhalte)

Zdroj: *střednědobý plán z roku 2020 předložený Německem* ([25]).

([24]) V tomto případě bylo hlavním rizikem, které nebylo zahrnuto do základního scénáře, snižování růstu trhu.

([25]) *Překlad z německého originálu:*
První řádek: Bruto Netto
Druhý řádek: příležitosti/rizika, pokud jde o plánovací kolo 2020 v milionech EUR
Čtvrtý řádek: vyvážení velmi pravděpodobných příležitostí a rizik (očekávání > 70 %)
Pátý řádek: horší případový scénář v důsledku koronaviru
Šestý řádek: rizika hospodářského cyklu v širším smyslu v důsledku brexitu
Sedmý řádek: pravděpodobná rizika (40 % < očekávání ≤ 70 %)
Osmý řádek: pravděpodobné příležitosti (40 % < očekávání ≤ 70 %)
Devátý řádek: vyvážení pravděpodobných příležitostí a rizik (40 % < očekávání ≤ 70 %)
Desátý řádek: vyvážení příležitostí a rizik (očekávání > 40 %)
Jedenáctý řádek: plánovací kolo 2020 se zahrnutím vyvážení příležitostí a rizik (očekávání > 40 %)
Závorky: (zahrnuty výhradně externí příležitosti a rizika skupiny s hodnotou očekávání > 40 % s výjimkou případů regulace)

(59) Kromě střednědobých plánů jsou nepravidelně vypracovávány také příležitostné dokumenty týkající se obchodních strategií, například pro mimořádná zasedání dozorčí rady společnosti DB Cargo, jako bylo zasedání v lednu 2017 týkající se projektu Zukunft Bahn a strategií společnosti DB Cargo, které na něm byly projednávány ([26]). Pro účely specializovaných příležitostných analýz a tržních zpráv o trhu nákladní dopravy se využívají specializovaní externí poskytovatelé, jako je společnost SCI Verkehr. Podrobné zprávy o dopravním provozu vypracovávají interní oddělení.

(60) Podle Německa byly v období od roku 2012 přibližně do roku 2019 ztráty společnosti DB Cargo zapříčiněny zejména segmentem jednovozových nákladních zásilek. Od období 2019/2020, na rozdíl od předchozího období, již není možné toto oddělení těchto účinků jasně rozpoznat. Tabulka 6 ukazuje, že ziskovosti v tomto období, které bylo poznamenáno pandemií COVID-19, nedosáhl žádný ze segmentů (přeprava jednovozových nákladních zásilek (SWL), ucelený vlak (BT), kombinovaná doprava (CT)). Ztráty v segmentu jednovozových nákladních zásilek, který v období 2020–2022 představoval přibližně 30 % obratu společnosti DB Cargo, však tvořily ve stejném období více než polovinu všech ztrát.

Tabulka 6

EBIT v období 2012–2022 podle jednotlivých segmentů

(v milionech EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Jednovozové nákladní zásilky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ucelené vlaky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kombinovaná doprava	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 9. listopadu 2023.

(61) V roce 2019 zadala společnost DB AG společnostem Oliver Wyman, SCI Verkehr a CK Rail&Logistics studii týkající se sektoru přepravy jednovozových nákladních zásilek (studie s názvem „*Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs*“ – Strategický přehled přepravy jednovozových nákladních zásilek; dále jen „studie přepravy jednovozových nákladních zásilek“). Studie přepravy jednovozových nákladních zásilek pochází z října 2019 a v lednu 2020 byla provedena její drobná úprava, aniž by to mělo vliv na závěry, k nimž studie došla. Studie zahrnovala popis a posouzení trhu přepravy jednovozových nákladních zásilek jako celku, a to v Německu a v Evropě, popis a posouzení segmentu jednovozových nákladních zásilek společnosti DB Cargo a rovněž možné způsoby dalšího rozvoje segmentu jednovozových nákladních zásilek společnosti DB Cargo.

(62) V rámci studie přepravy jednovozových nákladních zásilek byly určeny tyto alternativní další postupy:

1) Další rozvoj segmentu s dodatečným zvýhodněním a státní podporou: Segment jednovozových nákladních zásilek bude dále rozvíjen cílenou optimalizací obchodního modelu a programem růstu a inovací. Tím by se zvýšila výkonnost dopravy a pokrytí území. Přeprava jednovozových nákladních zásilek by musela být podpořena cíleným zvýhodněním. Podpořily by se investice do modernizace, a tím i dlouhodobé zvyšování efektivity.

2) Další rozvoj bez dodatečné státní podpory: Segment jednovozových nákladních zásilek by se rozvíjel tak, aby podporoval přesun nákladní dopravy ze silnice na železnici. Byla by provedena podobná optimalizace obchodního modelu (jako ve variantě dalšího rozvoje se zvýhodněním a státní podporou) a program růstu a inovací. Vzhledem k omezené investiční kapacitě způsobené nedostatečnou podporou ze strany vlády by však investice do inovací a růstu byly řešeny selektivně a odloženy.

([26]) V letech 2009 až 2015 v rámci „procesu strategického řízení“ ve skupině DB jednotlivé obchodní segmenty představily vedení skupiny své strategie. Tento pravidelný proces byl ukončen v roce 2016.

3) Zaměření se na klíčové zákazníky: V tomto scénáři by se segment jednovozových nákladních zásilek zmenšil a zaměřil by se na to, co je z hlediska ekonomiky klíčové. Cílem tohoto přístupu bylo přizpůsobit nabídku „kotevním zákazníkům“ ([27]) s rozsáhlým a stabilním dopravním provozem. Ve spolupráci se zákazníky by byly přezkoumány stanice pro železniční nákladní dopravu, které nelze provozovat nákladově efektivním způsobem („*eigenwirtschaftlich*“) s cílem dosáhnout cen, které pokrývají náklady. Pokud by se zákazníky nebylo nalezeno řešení, které by zajistilo pokrytí nákladů, obsluhování stanic pro železniční nákladní dopravu by bylo ukončeno. Pravidelně a bez příplatku by byly obsluhovány pouze stanice pro železniční nákladní dopravu s hustotou vozů alespoň jeden železniční vůz za každý pracovní den.

4) Ukončení činnosti v tomto segmentu: tento scénář se týká řádného odchodu ze segmentu jednovozových nákladních zásilek.

(63) Studie přepravy jednovozových nákladních zásilek uváděla tyto částky, jimiž by se segment jednovozových nákladních zásilek podílel na příjmech společnosti DB Cargo v letech 2023 a 2030 v rámci čtyř zvažovaných scénářů:

Tabulka 7

Příspěvek k zisku společnosti DB Cargo v letech 2023 a 2030 v rámci jednotlivých scénářů

(v milionech EUR)

	Rozvoj se státní podporou	Rozvoj bez státní podpory	Zaměření	Ukončení činnosti
Rok 2023	[…]	[…]	[…]	[…]
Rok 2030	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: studie přepravy jednovozových nákladních zásilek předložená Německem.

(64) Tyto čtyři scénáře byly posuzovány podle šesti kritérií:

1) Přínosy pro národní hospodářství („*volkswirtschaftlicher Nutzen*“): posuzuje se dopad na Německo jako průmyslovou lokalitu.

2) Přínosy pro životní prostředí („*ökologischer Nutzen*“): posuzuje se dopad na udržitelnost nákladní dopravy v Německu.

3) Strategické postavení společnosti DB Cargo („*Strategische Positionierung DB Cargo*“): posuzuje se dopad na obchodní model společnosti DB Cargo.

4) Finance společnosti DB Cargo („*Finanzen DB Cargo*“): posuzuje se dopad na finance společnosti DB Cargo pomocí klíčových ukazatelů výkonnosti. Pozornost je zaměřena na vliv segmentu jednovozových nákladních zásilek na zisk společnosti DB Cargo a na to, do jaké míry lze rozdíl v příjmech překlenout.

(5) Zaměstnanci společnosti DB Cargo („*Personal DB Cargo*“): posuzuje se dopad na situaci v oblasti zaměstnanosti. Zohledňuje se „zvláštní odpovědnost“, kterou má tato společnost jakožto státem vlastněný podnik, s ohledem na více než 17 000 zaměstnanců v Německu, jež měla v roce 2018.

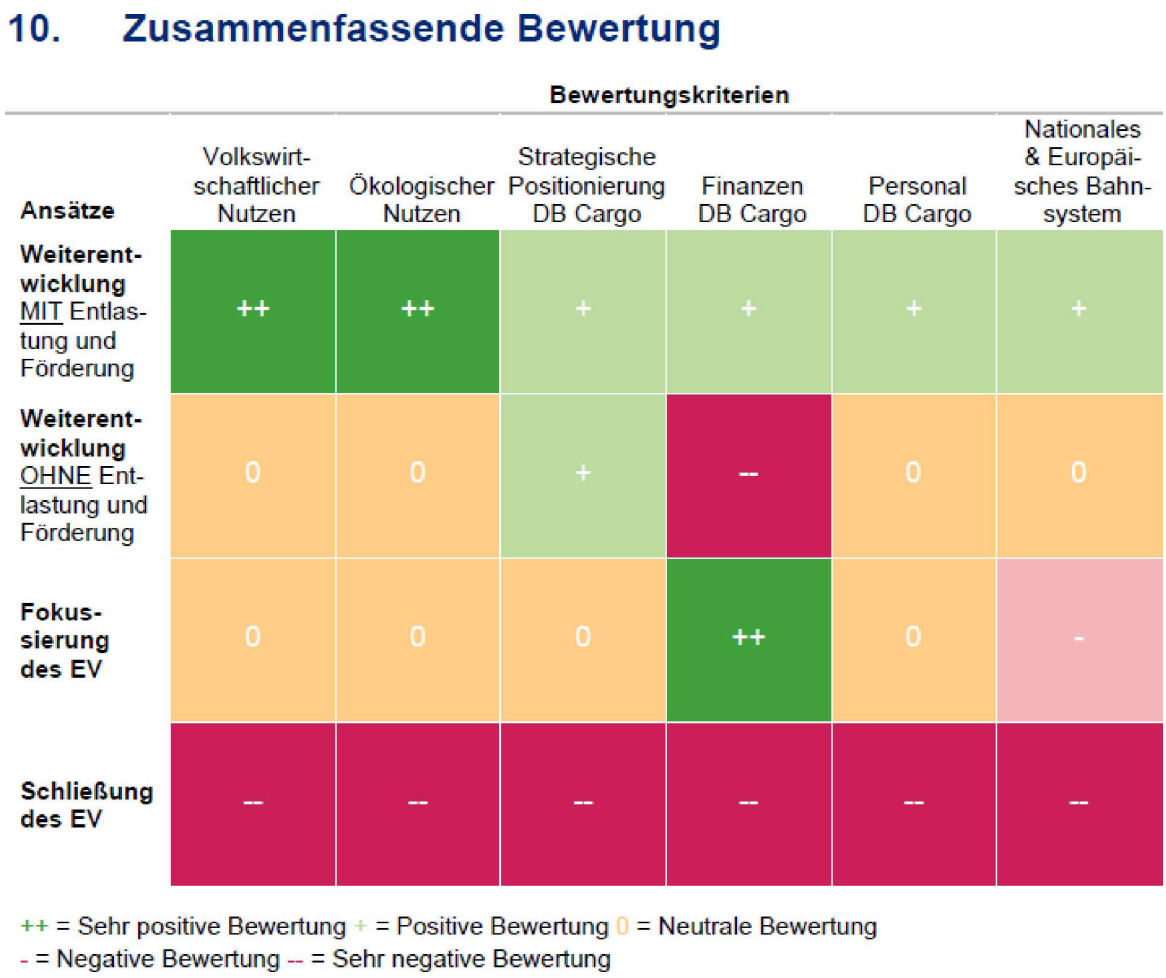
(6) Vnitrostátní a evropský železniční systém („*Nationales & Europäisches Bahnsystem*“): ukazatelem pro posouzení dopadu na evropský železniční systém je podíl přeshraniční dopravy v segmentu jednovozových nákladních zásilek. Dále se posuzuje, jakým způsobem by bylo možné výslednou síť v Německu a Evropě flexibilně rozšířit, aby bylo možné reagovat na měnící se dynamiku trhu.

(65) Podle těchto kritérií byl ve studii přepravy jednovozových nákladních zásilek jako obecně nejvýhodnější vyhodnocen scénář dalšího rozvoje segmentu jednovozových nákladních zásilek s dodatečným zvýhodněním a státní podporou, zatímco zaměření na kotevní zákazníky by mělo největší pozitivní dopad na finance společnosti DB Cargo. Figure 4 uvádí matici shrnující závěry, která je vyobrazena ve studii přepravy jednovozových nákladních zásilek.

([27]) „Kotevní zákazníci“ měli být určeni na základě těchto kvantitativních a kvalitativních faktorů:
kvantitativní faktory: příjmy z nákladní dopravy, hustota vozů, tarifní tunokilometry;
kvalitativní faktory: stabilita a předvídatelnost dopravy, závislost zákazníka na segmentu jednovozových nákladních zásilek, ochota platit, dlouhodobý obchodní potenciál zákazníka.

Obrázek 4

Závěrečné posouzení scénářů v segmentu jednovozových nákladních zásilek



Zdroj: *studie přepravy jednovozových nákladních zásilek předložená Německem* ([28]).

([28]) *Překlad z německého originálu:*

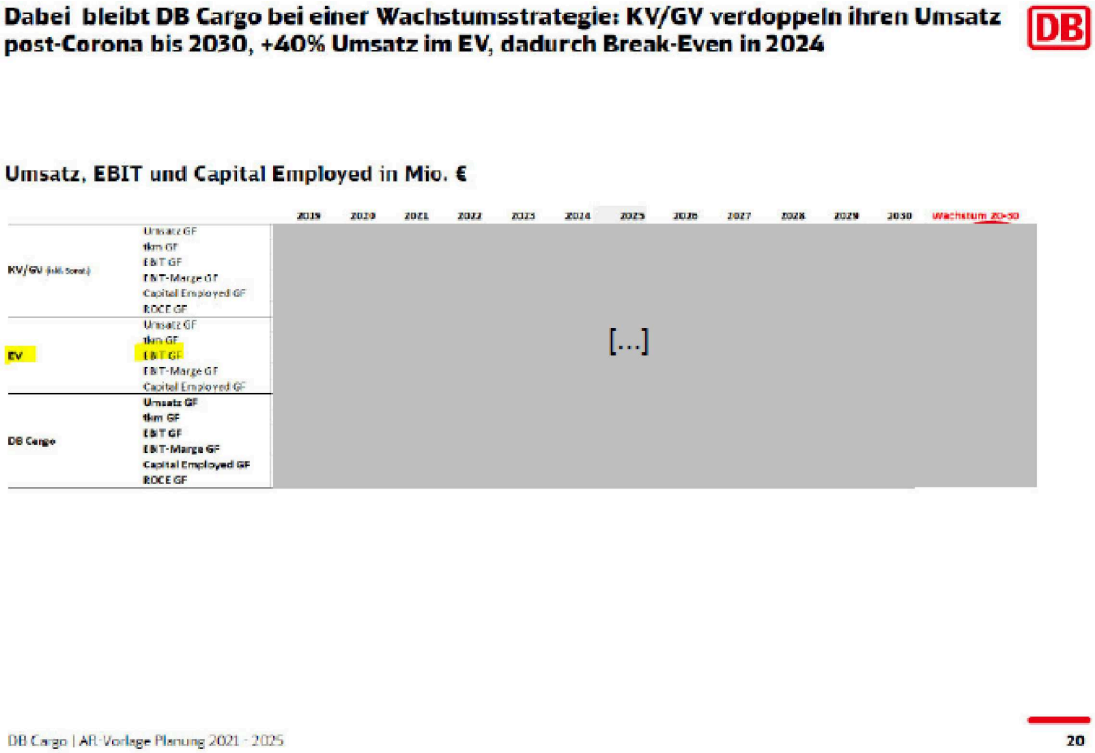
Posuzovací kritéria						
Přístup	Přínosy pro národní hospodářství	Přínosy pro životní prostředí	Strategické postavení společnosti DB Cargo	Finance společnosti DB Cargo	Zaměstnanci DB Cargo	Vnitrostátní a evropský železniční systém
Další rozvoj segmentu s dodatečným zvýhodněním a státní podporou						
Další rozvoj bez dodatečné státní podpory						
Zaměření se na klíčové zákazníky						
Ukončení činnosti v tomto segmentu						

++ = velmi pozitivní hodnocení + = pozitivní hodnocení 0 = neutrální hodnocení
- = negativní hodnocení -- = velmi negativní hodnocení.

(66) V roce 2020 společnost DB Cargo ustanovila nové vedení a zavedla novou obchodní strategii („Strong Cargo“ – „*Starke Cargo*“). Závěry studie přepravy jednovozových nákladních zásilek nebyly přímo implementovány do celkové obchodní strategie DB Cargo, ale byly důležitým základem pro vytvoření strategie „Starke Cargo“. Nová obchodní strategie byla v podstatě strategií růstu a předpokládala strategii pro segment jednovozových nákladních zásilek, která se podobala variantě „dalšího rozvoje segmentu s dodatečným zvýhodněním a státní podporou“ uvedené ve studii přepravy jednovozových nákladních zásilek. Existovaly pro to dva důvody: i) očekávání státní podpory vzhledem k politické vůli dále posílit přechod ze silniční dopravy na železniční, ii) rizika negativních síťových účinků ve scénáři snižování počtu zaměstnanců byla považována za vysoká. Podle střednědobého plánu z roku 2020 by segment jednovozových nákladních zásilek dosahoval v dlouhodobém horizontu i nadále provozní ztráty (z hlediska EBIT) (viz obrázek 5).

Obrázek 5

Ukazatele střednědobého plánu společnosti DB Cargo z roku 2020 podle segmentů činnosti



Zdroj: *střednědobý plán z roku 2020 předložený Německem* ([29]).

(67) V době provádění strategie „Starke Cargo“ již byla od 1. července 2018 do 30. června 2023 v platnosti státní podpora „*Trassenkostenentlastung*“ (snížení poplatků za přístup k trati) v objemu 350 milionů EUR ročně pro celé odvětví (později byla dále prodloužena i po roce 2023) ([30]). Kromě toho společnost DB Cargo počínaje střednědobým plánem z roku 2020 dále počítala se státní podporou „*Anlagenpreisförderung*“ (podpora pro řazení vlaků) v celkovém objemu 200 milionů EUR poskytovanou v letech 2021 až 2025 (skutečně zavedena byla v roce 2020 Spolkovým ministerstvem pro digitální oblast a dopravu) ([31]).

([29]) *Překlad z německého originálu* [pouze zvýrazněná část]:
Segment jednovozových nákladních zásilek – EBIT GF.

([30]) Schváleno rozhodnutím Komise C(2018) 8744 final ze dne 10. prosince 2018 ve věci SA.51956 – Režim podpory na propagaci železniční nákladní dopravy (Úř. věst. C 14, 11.1.2019, s. 1), změněno a prodlouženo rozhodnutím Komise C(2023) 9130 final ze dne 19. prosince 2023 ve věci SA.109540 (2023/N) – Prodloužení a změna režimu podpory na propagaci železniční nákladní dopravy prostřednictvím částečného financování poplatků za přístup k trati (Úř. věst. C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

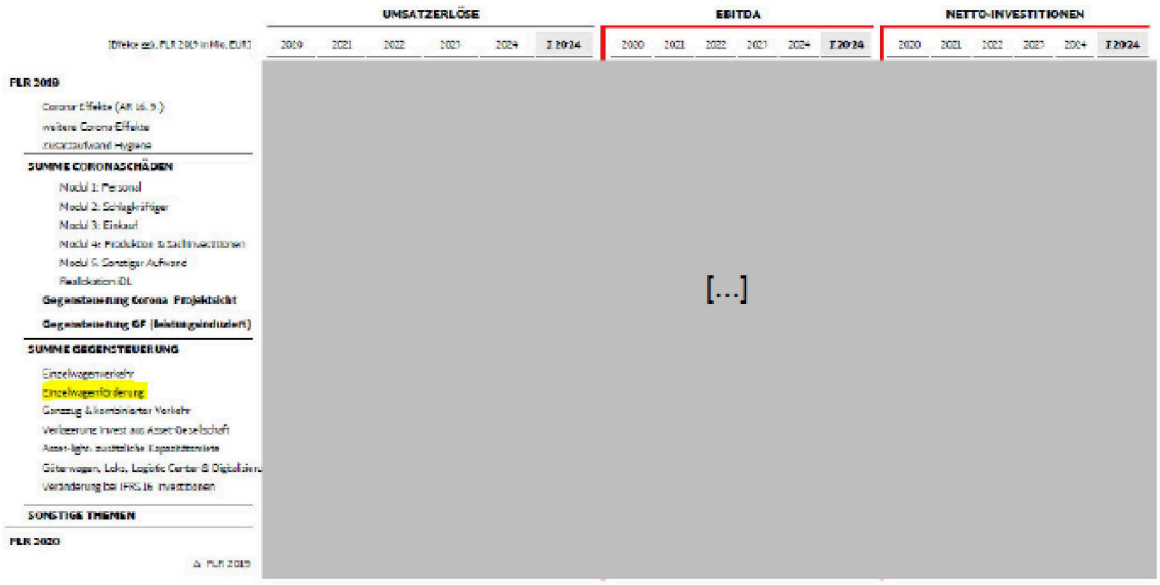
([31]) Schváleno rozhodnutím Komise C(2020) 7533 final ze dne 4. listopadu 2020 ve věci SA.58046 (2020/N) – Podpora pro železniční nákladní dopravu (jednovozové nákladní zásilky) (Úř. věst. C 421, 4.12.2020, s. 1).

(68) Jak uvádí Figure 6: mid-term plan 2020 SWL State support, stejně jako střednědobý plán z roku 2020 zahrnují i střednědobé plány z let 2021 a 2022 státní podporu pro segment jednovozových nákladních zásilek společnosti DB Cargo.

(69) Plány z let 2021 a 2022 však nezahrnují pouze podporu pro řazení vlaků („*Anlagenpreisförderung*“, APS), ale i další podporu pro segment jednovozových nákladních zásilek. V tomto ohledu je v střednědobém plánu z roku 2022 zmíněna potřeba dalších 198 milionů EUR nad rámec 102 milionů EUR zahrnutých do spolkového rozpočtu.

Obrázek 6

Střednědobý plán z roku 2020 – státní podpora pro segment jednovozových nákladních zásilek

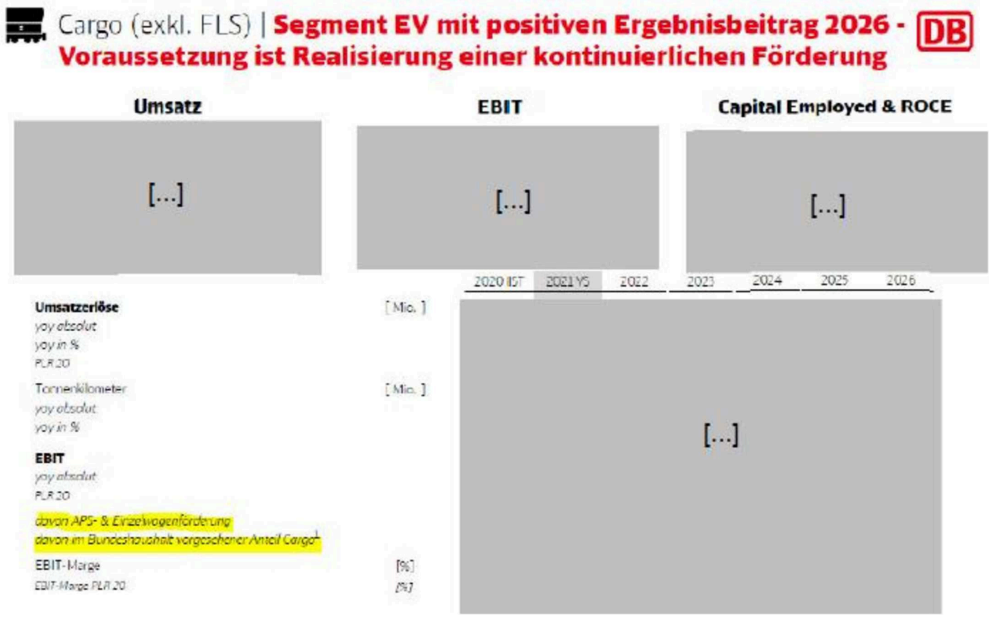


Zdroj: *Střednědobý plán společnosti DB Cargo z roku 2020 předložený Německem* ([32]).

([32]) *Překlad z německého originálu* [pouze zvýrazněná část]:
Subvence pro segment jednovozových nákladních zásilek.

Obrázek 7

Střednědobý plán z roku 2021 – státní podpora pro segment jednovozových nákladních zásilek

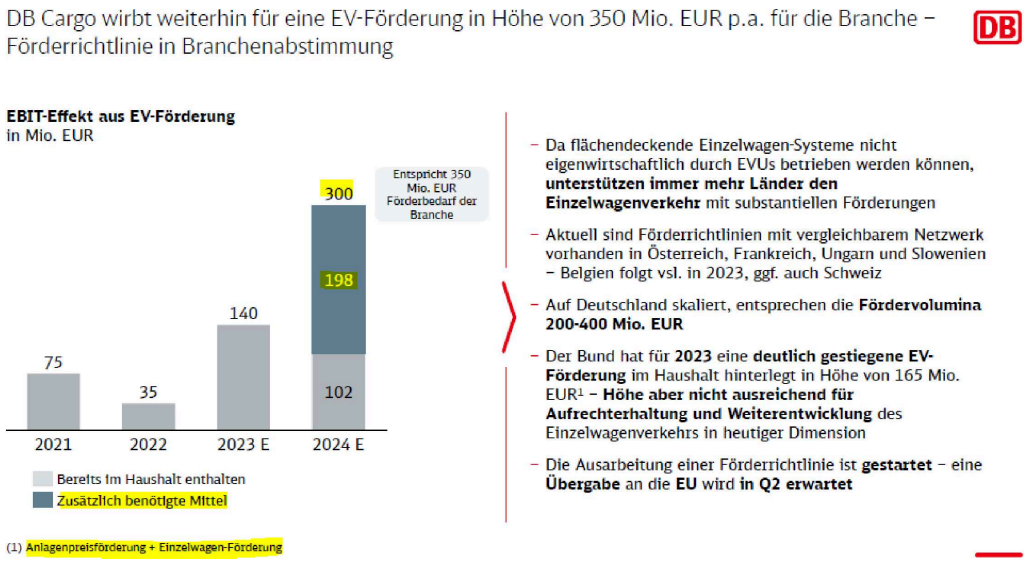


Zdroj: *Střednědobý plán společnosti DB Cargo z roku 2021 předložený Německem* ([33]).

([33]) *Překlad z německého originálu* [pouze zvýrazněná část]:
Z toho podpora pro řazení vlaků a subvence pro segment jednovozových nákladních zásilek
Z toho část pro společnost DB Cargo plánovaná ve spolkovém rozpočtu.

Obrázek 8

Střednědobý plán z roku 2022 – státní podpora pro segment jednovozových nákladních zásilek



Zdroj: *Střednědobý plán společnosti DB Cargo z roku 2022 předložený Německem* ([34]).

2.3.2 *Stanovení cen vnitroskupinových služeb („opatření 2“)*

(70) Společnost DB AG na základě vnitroskupinových dohod poskytuje různé služby a podpůrné funkce společnostem v rámci skupiny DB, včetně společnosti DB Cargo.

(71) Komise identifikovala tyto vnitroskupinové služby poskytované společnosti DB Cargo: i) analytické činnosti (analýza dat velkého objemu, prognózy, modely provozu), ii) účetnictví, iii) nemovitosti, iv) IT služby, v) personální služby, vi) odborná příprava (26. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).

(72) Náklady na vnitroskupinové služby jsou účtovány společnosti DB Cargo na základě vnitroskupinových dohod. Komise však v rozhodnutí o zahájení řízení vycházela z toho, že vnitroskupinové služby poskytované společnosti DB Cargo nemusí být omezeny na vnitroskupinové služby uvedené v 71. bodě odůvodnění: podle informací zveřejněných společností DB AG (viz např. integrovaná zpráva společnosti DB AG za rok 2016 ([35])) nebyly náklady na některé z těchto služeb, jako např. marketing, lidské zdroje, komunikace a právní služby, převedeny na společnost DB Cargo, ale hradila je společnost DB AG (27. a 28. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).

([34]) *Překlad z německého originálu* [pouze zvýrazněná část]:
Dodatečné nezbytné finanční prostředky
1) podpora pro řazení vlaků a subvence pro segment jednovozových nákladních zásilek.

([35]) Integrovaná zpráva společnosti DB AG za rok 2016, s. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (navštíveno dne 3. prosince 2021): *„Náklady na funkce skupiny se nepřevádějí na obchodní jednotky (neexistují žádné ‚poplatky ve skupině‘). Aby se předešlo zkreslení nebo svévolným požadavkům na úhradu, hradí náklady na poskytované služby samotná holdingová společnost a nepřevádí je na jiné subjekty. To znamená, že společnosti v rámci skupiny neplatí za tyto služby žádné poplatky ve skupině.“*

2.3.3 *Výhodné podmínky financování úvěrů od útvaru správy aktiv společnosti DB („opatření 3“)*

(73) Společnost DB Cargo získává krátkodobé a dlouhodobé úvěry od útvaru správy aktiv společnosti DB. Útvar správy aktiv společnosti DB je útvarem ve skupině DB AG odpovědným za řízení a správu hotovosti a financování skupiny.

(74) Úvěry v rámci skupiny ve prospěch dceřiných společností plně vlastněných společností DB AG, jako je společnost DB Cargo, nejsou zajištěny, neboť společnost DB AG jakožto jediný akcionář společnosti DB Cargo působí jako poskytovatel kapitálu i jako věřitel. Společnost DB Cargo proto mohla podepsat úvěry, aniž by použila svá aktiva jako zajištění.

(75) Německo rovněž uznalo existenci krátkodobých úvěrů a potvrdilo, že od roku 2013 společnosti DB Cargo poskytl útvar správy aktiv společnost DB tyto dlouhodobé úvěry, které dosud nejsou splaceny:

Tabulka 8

Nesplacené dlouhodobé úvěry (stav k 24. červnu 2020)

	Nominální výše (EUR)	Zůstatková hodnota k 20. 3. 2020 (EUR)	Datum podpisu	Datum zahájení	Datum ukončení	Úroková sazba
1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: rozhodnutí o zahájení řízení.

2.3.4 *Částečné hrazení odměn úředníků přidělených společnosti DB Cargo Spolkovým železničním fondem („opatření 4“)*

(76) Opatření 4 se týká částečného hrazení odměn úředníků drah (tj. úředníků, kteří byli dříve zaměstnáni u státní železniční společnosti Deutsche Bundesbahn, než byla přeměněna na obchodní společnost a stala se společností DB AG) přidělených společnosti DB Cargo Spolkovým železničním fondem, ze strany státu.

(77) V rámci procesu liberalizace německého železničního sektoru ([36]), který zahrnoval transformaci německých státních drah na společnosti založené po roce 1994 jako *Aktiengesellschaften* (viz 11. a 15. bod odůvodnění), Německo založilo a z vlastních zdrojů financovalo Spolkový železniční fond (*Bundeseisenbahnvermögen*, dále jen „BEV“). Jedním z cílů fondu bylo převzít železniční úředníky, kteří byli dříve zaměstnáni u společnosti Deutsche Bundesbahn, a podpořit jejich přidělení společnosti DB AG (a případně dceřiným společnostem skupiny DB, jako je společnost DB Cargo), pokud nebyli přiděleni jinam. Fond BEV je formálním zaměstnavatelem železničních úředníků, zodpovídá rovněž za vypořádání důchodů penzionovaných úředníků a spravuje fond zdravotního pojištění železničních úředníků. Vzhledem k tomu, že úředníci nemohou být ze zákona přiděleni k výkonu práce v soukromém podniku, aniž by pro to existoval zvláštní konkrétní právní základ, bylo přidělování železničních úředníků fondem BEV umožněno vložením čl. 143 písm. a) odst. 1 do Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Ústavy Spolkové republiky Německo), který vytvořil právní základ pro systém přidělování. Bylo také zjištěno, že fond BEV přiděloval úředníky soukromým podnikům, jako jsou konkurenti společnosti DB AG, a některým státním orgánům. Tato přidělení jsou v omezeném rozsahu založena výlučně na § 29 Spolkového zákona o státních úřednících (Bundesbeamtengesetz, dále jen „BBG“) ([37]), který vyžaduje souhlas příslušného úředníka.

(78) Proces transformace německých železnic probíhal na základě zákona o založení společnosti Deutsche Bahn AG (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz*, dále jen „DBGrG“), který mimo jiné vymezuje vztahy mezi fondem BEV a společností DB AG. Pravidlo týkající se přidělování úředníků fondem BEV společnosti DB AG je upraveno v § 12 DBGrG. Podle § 12 odst. 2 a 3 DBGrG si úředníci přidělení společnosti DB AG zachovávají právní postavení státních zaměstnanců. § 12 DBGrG je doplněn § 21 a § 23 DBGrG, které zakládají povinnost společnosti DB AG hradit fondu BEV náklady na přidělené pracovníky podle „als-ob-Kosten-Prinzip“ (zásady nákladů „jako kdyby“). V souladu s § 21 odst. 1 DBGrG společnost DB AG „*provádí platby společnosti BEV za úředníky, kteří do ní byli přiděleni podle § 12 odst. 2 a 3 DBGrG, ve výši odpovídající výdajům, které jí vzniknou nebo které je povinna hradit za práci srovnatelných pracovníků, kteří budou nově přijati společností, včetně podílů zaměstnavatele na zákonném sociálním zabezpečení a doplňkových službách zaměstnaneckého penzijního pojištění*“ ([38]).

(79) Podrobné údaje o systému úhrad upravuje dohoda uzavřená mezi fondem BEV a společností DB AG na základě § 21 odst. 8 DBGrG. Náklady, které mají být uhrazeny, se vypočítávají zvlášť pro každého úředníka, sčítají se a měsíčně se odvádějí fondu BEV. Společnost DB AG hradí společnosti BEV také poměrné náklady na správu zaměstnanců. Podle § 13 DBGrG má fond BEV oprávnění kontrolovat správnost klasifikace železničních úředníků zařazených do příslušné platové skupiny, která ve velké míře určuje mzdové náklady, jež mají být hrazeny. Dále je každý rok vypracováván roční výkaz o hrazení personálních nákladů, který ověřuje nezávislý auditor.

(80) Přidělování se provádí pro DB AG jako skupinu, nikoli pro jednu z jejích dceřiných společností. V důsledku toho společnost DB AG hradí fondu BEV personální náklady na úředníky přidělené společnosti DB AG. Společnost DB Cargo neprovádí fondu BEV žádné přímé platby personálních nákladů.

([36]) Unie začala od roku 1991 vypracovávat právní předpisy, které měly otevřít železnice hospodářské soutěži a pomoci jim získat zpět podíl, který přebrala silniční a letecká doprava. V návaznosti na postupné návrhy Komise přijal zákonodárce Unie čtyři soubory právních předpisů, známé jako čtyři železniční balíčky (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en). Druhý železniční balíček, který se skládá z různých aktů přijatých v roce 2004, je považován za nástroj liberalizace služeb železniční nákladní dopravy tím, že plně otevírá trh železniční nákladní dopravy hospodářské soutěži. Pokud jde o odvětví železniční nákladní dopravy, za datum úplné liberalizace se považuje 1. leden 2007, neboť od tohoto data byl na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj), provozovatelům železniční nákladní dopravy, kteří jsou držiteli licence, udělen za srovnatelných podmínek přístup k infrastruktuře ve všech členských státech za účelem poskytování všech druhů služeb železniční nákladní dopravy.

([37]) V souladu s tímto ustanovením mohou úředníci, udělí-li k tomu svůj souhlas, dočasně vykonávat činnost odpovídající jejich funkci ve veřejném orgánu nebo v jiných orgánech, pokud to vyžaduje veřejný zájem.

([38]) Pokud jde o samotné pravidlo „als-ob-Kosten“, ustanovení § 21 DBGrG zůstalo od roku 1994 nezměněno. Menší změny § 21 DBGrG provedené v květnu 2021 založily povinnost společnosti DB AG pokračovat v úhradách personálních nákladů i v případě, že přidělený železniční zaměstnanec byl v důsledku provádění racionalizačních opatření propuštěn.

(81) V případech, kdy fond BEV přiděluje železniční úředníky do soukromých podniků jiných než společnost DB AG, uzavírá s příslušným železničním podnikem dohodu o úhradě nákladů na přidělené zaměstnance. Ustanovení těchto dohod odpovídají ustanovením § 21 DBGrG, které stanoví zásadu „als-ob-Kosten“

(82) Opatření 4 se týká pouze fondu železničních úředníků, který existoval v době transformace společnosti Deutsche Bundesbahn v roce 1994; od roku 1993 nebyl přijat žádný nový železniční úředník. Opatření 4 se tedy týká stále se zmenšující skupiny úředníků, jejíž velikost vzhledem k věkové struktuře této skupiny rychle klesá (více než 60 % dotčených pracovníků odejde do roku 2032 do důchodu). Od roku 2023 se toto opatření týkalo pouze přibližně 8 % všech zaměstnanců společnosti DB Cargo.

2.4 **Důvody pro zahájení řízení**

(83) Podle předběžného posouzení Komise uvedeného v rozhodnutí o zahájení řízení představují čtyři prošetřovaná opatření státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(84) Co se týče *dohody o převodu zisku a ztrát*, Komise vzhledem k její době platnosti, neexistenci prahové hodnoty, pokud jde o náhradu ztrát, v této dohodě a neustálým ztrátám od doby, kdy byla dohoda o převodu zisku a ztrát uzavřena, vyjádřila pochybnosti o tom, zda další hrazení opakovaných ztrát společnosti DB Cargo společnostmi DB ML a DB AG, aniž by bylo posouzeno, zda dohodu o převodu zisku a ztrát ukončit, aby se zachránila zbývající část kapitálu, mohlo znamenat nepatřičnou a selektivní výhodu společnosti DB Cargo ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Vzhledem k těmto pochybnostem Komise požádala o další objasnění právního prostředí a podnikové struktury, jakož i smluvních ujednání v rámci skupiny DB AG, na jejichž základě mateřská společnost v průběhu let absorbuje ztráty společnosti DB Cargo. Komise dále uvedla, že dohodu o převodu zisku a ztrát bylo možné přičítat německému státu zejména na základě plného vlastnictví společnosti DB Cargo a její mateřské společnosti DB AG německým státem, což zahrnuje možnost jmenovat členy dozorčích rad těchto subjektů, jakož i na základě zákonného požadavku na formální schválení dohody o převodu zisku a ztrát akcionářem. Komise uznala, že společnosti DB AG a DB Cargo jsou založeny jako soukromoprávní *Aktiengesellschaften*, což znamená, že valné hromady těchto společností v zásadě nemohou vydávat pokyny jejich představenstvům. Komise rovněž uznala, že dozorčí rada společnosti DB AG nebyla z větší části složena ze zástupců vlády. V souvislosti s touto věcí však Komise s ohledem na strategický význam železniční nákladní dopravy pro dopravní politiku spolkové vlády nemohla vyloučit, že stát mohl prostřednictvím své přítomnosti v dozorčí radě společnosti DB AG nepřímo ovlivňovat rozhodnutí představenstva.

(85) Pokud jde o *stanovení cen vnitroskupinových služeb*, Komise zejména uvedla, že podle informací zveřejněných společností DB AG byly vnitroskupinové služby společnosti DB Cargo poskytovány bezplatně nebo za nižší než tržní ceny a že Německo nepředložilo žádnou analýzu ani údaje, které by podpořily jeho tvrzení, že tyto služby byly poskytovány za obvyklých tržních podmínek. Komise uvedla, že vzhledem k tomu, že neexistují dostatečné důkazy o tom, že služby poskytované společnosti DB Cargo v rámci skupiny na základě dohod se společností DB AG byly v souladu s běžnými tržními podmínkami, nelze vyloučit, že tyto služby byly zdrojem výhody pro společnost DB Cargo ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Komise vyzvala Německo, aby poskytlo další informace a důkazy ohledně vnitroskupinových služeb poskytovaných společnosti DB Cargo, zejména pokud jde o podmínky smluv o poskytování služeb společnosti DB Cargo, jejich nákladovou základnu a další informace týkající se tržního ocenění. Komise dále nemohla vyloučit, že opatření 2 bylo přičitatelné německému státu. V tomto ohledu Komise vzala v úvahu fakt, že společnost DB Cargo a její mateřská společnost DB AG jsou plně ve vlastnictví německého státu, což zahrnuje možnost samostatně přijímat veškerá rozhodnutí na valné hromadě společnosti DB AG, a skutečnost, že rozhodnutí společnosti DB AG poskytovat vnitroskupinové služby svým dceřiným společnostem by mohlo mít značný dopad na rozpočet společnosti DB AG, a tedy na zájmy akcionářů.

(86) Pokud jde o *podmínky financování úvěrů poskytnutých útvarem správy aktiv společností DB*, Komise zejména konstatovala, že Německo nepředložilo důkazy na podporu svého tvrzení, že jsou tyto podmínky v souladu s tržními podmínkami a splňují zásadu tržního odstupu. Komise dále uvedla, že tvrzení Německa nezohledňuje skutečnost, že společnost DB Cargo má díky existenci dohody o převodu zisku a ztrát lepší úvěrové hodnocení, zatímco podle příslušných odvětvových právních předpisů Unie mohou být úvěry právními subjekty vertikálně integrovaného podniku poskytovány pouze s ohledem na individuální rizikový profil dotčeného subjektu. Kromě toho Komise vzala v úvahu, že společnost DB Cargo za všechny nesplacené dlouhodobé úvěry neposkytla žádné zajištění.

(87) Na základě těchto skutečností Komise dospěla k závěru, že nelze vyloučit, že společnost DB Cargo případně mohla získat výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU v podobě podmínek financování ze strany útvaru správy aktiv společnosti DB, které nebyly v souladu s tržními podmínkami. Komise vyzvala Německo a zúčastněné strany o poskytnutí dalších informací a důkazů s cílem zjistit, zda jsou úvěry poskytnuté útvarem správy aktiv společnosti DB společnosti DB Cargo v souladu s tržními podmínkami. Kromě toho Komise nemohla vyloučit, že opatření 3 bylo přičitatelné německému státu. V tomto ohledu Komise vzala v úvahu, že je společnost DB Cargo a její mateřská společnost DB AG v úplném vlastnictví německého státu. Komise se předběžně domnívala, že organizace služeb správy aktiv a podmínky stanovení cen by mohly mít značný dopad na rozpočet společnosti DB AG. Nelze tedy vyloučit, že rozhodnutí o tom, jakým způsobem a za jakých podmínek poskytnout dceřiným společnostem financování, mělo zásadní význam pro nejvyšší vedení skupiny DB a rovněž pro jejího akcionáře, tedy německý stát.

(88) Pokud jde o částečné hrazení odměn úředníků fondem BEV, Komise konstatovala, že Německo nepředložilo důkazy o tom, že náklady na zaměstnávání úředníků, které hradí společnost DB Cargo, skutečně odpovídají tržním cenám týkajícím se podobně kvalifikovaných zaměstnanců. Komise proto nemohla vyloučit, že skutečnost, že fond BEV hradí určité personální náklady společnosti DB Cargo, představuje pro společnost DB Cargo výhodu. Komise vyzvala Německo a zúčastněné strany, aby poskytly další informace a důkazy o existenci selektivní výhody v souvislosti s opatřením 4. Pokud jde o přičitatelnost opatření 4 státu, Komise dále uvedla, že rozhodnutí týkající se subjektu, který nese náklady na odměny úředníků přidělených společnosti DB AG, vychází ze zákonného ustanovení DBGrG, které schválil Spolkový sněm, a je tudíž přičitatelné státu.

(89) Podle předběžného posouzení Komise vzhledem k tomu, že je společnost DB Cargo prostřednictvím společnosti DB AG v úplném vlastnictví německého státu a že je fond BEV financován z veřejných prostředků, tato čtyři posuzovaná opatření zahrnovala zdroje Německa. Komise se rovněž předběžně domnívala, že všechna dotčená opatření mohou zlepšit konkurenční postavení společnosti DB Cargo, a tudíž mohou narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(90) Pokud jde o slučitelnost s vnitřním trhem, Komise neurčila žádný základ pro slučitelnost dotčených opatření a konstatovala, že Německo nepředložilo žádné argumenty na podporu prokázání jejich slučitelnosti. Komise vyzvala Německo a zúčastněné strany, aby předložily svá stanoviska a důkazy o možné slučitelnosti dotčených opatření.

3. PŘÍPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

3.1 ERFA

(91) Ve svém podání ze dne 19. září 2022 asociace ERFA vysvětluje, že evropská železniční nákladní doprava je vysoce konkurenční a že v posledních letech soukromí konkurenti neustále zvyšují svůj podíl na evropském trhu, který v roce 2020 dosáhl 48 %. Podle asociace ERFA je pravděpodobné, že tento podíl budou v budoucnu dále rozvíjet. Asociace ERFA uvádí, že podporuje Komisi v jejím cíli zajistit, aby státní podpora nenarušovala hospodářskou soutěž na trhu železniční nákladní dopravy. V tomto ohledu asociace ERFA tvrdí, že ztráty, které automaticky přebírají holdingové společnosti, by měly být považovány za státní podporu. Asociace ERFA zdůrazňuje význam jasné struktury řízení státních železničních podniků a tvrdí, že dlouhodobé ztráty společnosti DB Cargo v posledních letech, které systematicky hradila společnost DB AG, vyvolávají dojem, že struktura řízení v tomto případě není jasná. Podle ERFA jakákoli nejistota v tomto ohledu odstraňuje nutnost, aby státní železniční podniky působily za běžných tržních podmínek, a tím narušuje hospodářskou soutěž. Kromě toho ERFA požaduje transparentnost nákladů na služby v případech, kdy státní železniční podnik přijímá vnitropodnikové služby od holdingové nebo sesterské společnosti nebo kdy přijímá jakékoli financování od holdingové společnosti. Asociace ERFA v zásadě tvrdí, že jakékoli poskytnuté financování musí zohledňovat běžné tržní podmínky pro přístup k financování, aby se zabránilo křížovému subvencování, které by diskriminovalo konkurenty.

(92) Asociace ERFA rovněž tvrdí, že právoplatná podpora, jako je podpora pro přepravu jednovozových nákladních zásilek nebo intermodální dopravu, nesmí být použita jako prostředek financování státních podniků, které se potýkají s problémy. Asociace ERFA rovněž tvrdí, že taková státní podpora, která má podpořit přechod na jiný druh dopravy, musí odrážet skutečné provozní náklady služby a musí mít omezený rozsah, aby přímo nekonkurovala jiným segmentům trhu, jako je například přeprava ucelenými vlaky. Asociace ERFA tvrdí, že taková státní podpora nesmí být použita ani k dumpingové ceně s cílem převzít trh nových účastníků. Asociace ERFA tvrdí, že státní společnosti, které přijímají veřejnou podporu na určité činnosti, jako je segment jednovozových nákladních zásilek, by měly zajistit oddělení účetnictví a organizace od ostatních činností, a to zejména ty, které působí v prostředí hospodářské soutěže se soukromými a nezávislými provozovateli. Asociace ERFA tvrdí, že nepřiměřená státní podpora na činnosti, v nichž dominují státní železniční podniky, jako je segment jednovozových nákladních zásilek, narušuje hospodářskou soutěž.

3.2 **Stěžovatel**

(93) Ve svém podání ze dne 19. září 2022 stěžovatel vítá předběžné posouzení Komise, že čtyři dotčená opatření by mohla představovat státní podporu a že by mohly existovat pochybnosti o jejich slučitelnosti. Stěžovatel vyjadřuje politování nad tím, že Německo účinně nepozastavilo provádění těchto opatření, jak vyžaduje ustálená judikatura.

(94) Stěžovatel tvrdí, že všechna dotčená opatření uvedená ve 14. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení jsou státní podporou.

(95) Zaprvé stěžovatel tvrdí, že všechna dotčená opatření zahrnují státní prostředky. Ve stížnosti se zejména uvádí, že pokud jde o opatření 1, 2 a 3, Německo je jediným vlastníkem společnosti DB AG a vykonává kontrolu nad hlasy spojené s akciemi, a společnost DB AG tudíž musí být považována za veřejný podnik ve smyslu směrnice Komise 2006/111/ES ([39]). Německo jakožto jediný akcionář může řídit použití prostředků společnosti DB AG, což postačuje k tomu, aby byly tyto prostředky považovány za státní prostředky. Kromě toho stěžovatel tvrdí, že skutečnost, že by tato opatření byla financována z obchodních zisků vytvořených v rámci skupiny DB, jak tvrdí Německo, není prokázána a je v každém případě irelevantní. Pokud jde o opatření 4, stěžovatel tvrdí, že toto opatření je financováno fondem BEV, který je státním subjektem a jehož prostředky jsou státními prostředky.

(96) Zadruhé stěžovatel tvrdí, že dotčená opatření jsou přičitatelná německému státu. Stěžovatel připomíná, že společnost DB AG je veřejný podnik a že je opatření přičitatelné státu, pokud lze mít za to, že se na jeho přijetí tak či onak podílely orgány veřejné moci. Stěžovatel připomíná, že přičitatelnost určitého opatření lze odvodit ze souboru ukazatelů vyplývajících z okolností případu a kontextu, v němž bylo opatření přijato, včetně ukazatelů, které udávají, že je nepravděpodobné, že by se na přijetí opatření nepodílely orgány veřejné moci. Stěžovatel dále tvrdí, že:

a) pokud jde o opatření 1, německý stát výslovně vyzval společnost DB AG, aby přijala dohodu o převodu zisku a ztrát, neboť tuto dohodu jakožto jediný akcionář společnosti DB AG schválil. O tom, že se stát podílel na tomto rozhodnutí, existují přímé důkazy. Dohoda o převodu zisku a ztrát by bez souhlasu akcionáře společnosti DB AG nemohla nabýt účinnosti. Skutečnost, že – jak tvrdí Německo – jeho schválení bylo pouze formální, není z hlediska judikatury relevantní ([40]). Bez ohledu na to, jakým způsobem může být uplatňována pravomoc státu jakožto akcionáře, mohla německá vláda přijetí dohody o převodu zisku a ztrát zablokovat v případě, že by jí tato dohoda nevyhovovala. Navíc každý rok dochází k převodu zisku a ztrát, který schvaluje dozorčí rada společnosti DB AG, jež zastupuje většinový podíl státu;

([39]) Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Obdobně rozsudek Soudního dvora ze dne 2. února 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy v. Komise, věci 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, body 34 a 36.

b) pokud jde o opatření 2 a 3, stěžovatel podotýká, že ačkoli tato opatření nebyla přijata přímo státem, stejně jako dohoda o převodu zisku a ztrát, existuje soubor indicií vyplývajících z okolností případu a kontextu, v němž byla tato opatření přijata, které svědčí o účasti státu nebo o nepravděpodobnosti, že by se stát neúčastnil. Jedná se o tyto ukazatele, které jsou rovněž relevantní pro posouzení přičitatelnosti opatření 1:

1) Německo v rozporu se svými tvrzeními vykonává kontrolu nad společností DB Cargo a nad dalšími společnostmi, které náleží ke skupině DB. Tato kontrola vyplývá z úplného vlastnictví společnosti DB Cargo a je podpořena dohodou o převodu zisku a ztrát uzavřenou mezi společnostmi DB Cargo a DB AG, podle níž společnost DB Cargo podřizuje svou správu a řízení společnosti DB Cargo. To potvrzuje i zákonná povinnost německého státu vykonávat přiměřenou úroveň vlivu na společnosti, v nichž má podíl, a to i nepřímo, pokud má tento podíl pro Německo zvláštní politický nebo finanční význam ([41]);

2) Německo v rozporu se svými tvrzeními vykonává kontrolu nad činností společnosti DB AG, jelikož stát jmenuje polovinu členů dozorčí rady společnosti DB AG, která následně jmenuje představenstvo, a dochází tak k řetězení vlivu, který je způsoben 100% podílem státu a jeho dominantním vlivem. Členové dozorčí rady jsou ve zprávách, které předkládají státu, osvobozeni od obecné povinnosti mlčenlivosti, která platí v akciových společnostech ([42]), a při plnění svých povinností musí zohlednit zvláštní zájmy Německa ([43]);

3) tvrzení Německa, že opatření 2 a 3 jsou rozhodnutími v oblasti obchodního řízení, na nichž se nepodílí akcionář společnosti DB AG (přímo prostřednictvím valné hromady ani prostřednictvím dozorčí rady), nejsou vzhledem k jejich možnému finančnímu dopadu na rozpočet společnosti DB AG věrohodná. V souladu s ustanoveními PCGK ([44]) totiž transakce zásadního významu a další rozhodnutí správní rady s významným dopadem na obchodní činnosti a na situaci společnosti v oblasti majetku, financí nebo příjmů vyžadují schválení dozorčí radou;

4) zájem německého státu získávat dividendy od skupiny DB naznačuje, že se stát musel podílet na opatřeních 2 a 3;

5) v rozporu s tvrzením Německa společnost DB AG není pouze soukromoprávní společností, která těží z maximální úrovně svobody a nezávislosti, pokud jde o její akcionáře. Naopak, podle příslušných ustanovení BHO a PCGK má stát povinnost aktivně uplatňovat svůj vliv na společnost DB AG, aby zajistil veřejný zájem. PCGK navíc ukládá společnostem, v nichž má německý stát podíl, několik zvláštních povinností, které jdou nad rámec toho, co by bylo možné očekávat u soukromé společnosti (včetně povinnosti odpovědného a etického jednání, hospodárného a udržitelného využívání zdrojů společnosti a dodržování právních předpisů Unie o státní podpoře). A konečně společnost DB AG těží z trvalé a bezpodmínečné státní podpory, a tudíž své činnosti nevykonává za běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými hospodářskými subjekty, což je další indicií svědčící o vlivu státu.

c) Pokud jde o opatření 4, stěžovatel tvrdí, že toto opatření vyplývá ze zákonných ustanovení DBGrG, a tudíž je přičitatelné státu.

([41]) § 65 odst. 1, 3 Bundeshaushaltsordnung (Spolkového rozpočtového řádu, dále jen „BHO“) a § 15 a § 19 Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes (Kodexu správy a řízení veřejných společností, dále jen „PCGK“), s. 34 a 35.

([42]) § 394 Aktiengesetz.

([43]) § 65 odst. 1 bod 3 BHO a § 15 a § 19 PCGK.

([44]) § 16 PCGK.

(97) Zatřetí stěžovatel tvrdí, že dotčená opatření poskytují společnosti DB Cargo hospodářskou výhodu. Stěžovatel zejména tvrdí, že:

a) pokud jde o opatření 1, Německo nepředložilo žádné relevantní informace nebo důkazy, které by prokazovaly, že jednalo jakožto akcionář společnosti DB AG, a nikoli jako orgán veřejné moci, a že z tohoto důvodu nelze použít kritérium subjektu v tržním hospodářství. Pokud by Komise dospěla k závěru, že toto kritérium je použitelné, stěžovatel tvrdí, že neexistuje dostatek údajů, které by ukazovaly, že by soukromý hospodářský subjekt v situaci, jež se co nejvíce blíží situaci společnosti DB AG, skutečně uzavřel dohodu o převodu zisku a ztrát s dceřinou společností, jako je společnosti DB Cargo, a to za příslušných podmínek. V tomto ohledu stěžovatel poukazuje na trvalé ztráty, které společnosti DB Cargo vznikly na základě dohody o převodu zisku a ztrát platné v letech 1999 až 2012, a na skutečnost, že navzdory těmto ztrátám byla v roce 2012 uzavřena nová dohoda o převodu zisku a ztrát, která byla bezpodmínečnou dohodou neomezenou co do rozsahu nebo částky, a tato dohoda byla poté automaticky prodloužena v roce 2016 a v roce 2018. Stěžovatel dále uvádí, že na základě dostupných údajů o trhu v roce 2012 a vzhledem k roční náhradě ztrát neexistovala žádná perspektiva dosažení zisku. Stěžovatel konečně poukazuje na skutečnost, že dohoda o převodu zisku a ztrát byla přijata a ponechána v platnosti, i když mělo Německo potřebnou posuzovací pravomoc takovou dohodu vůbec neuzavřít a kdykoli ji ukončit. Stěžovatel dále uvádí, že Německo tím, že v rámci opatření 3 tvrdilo, že společnosti DB AG a DB Cargo mají díky existenci dohody o převodu zisku a ztrát stejný rating, uznalo pozitivní vliv dohody o převodu zisku a ztrát na rating společnosti DB Cargo, a potvrdilo tak, že dohoda o převodu zisku a ztrát poskytuje společnosti DB Cargo výhodu;

b) pokud jde o opatření 2, tvrzení Německa, že vnitropodnikové služby jsou poskytovány za obvyklých tržních podmínek, není podloženo žádnou ekonomickou analýzou a ve skutečnosti je v rozporu s oficiálně zveřejněnými informacemi;

c) pokud jde o opatření 3, tvrzení Německa, že úvěry poskytnuté útvarem správy aktiv společnosti DB společnosti DB Cargo jsou založeny na běžných tržních podmínkách, není podloženo žádnými důkazy. Toto tvrzení je ve skutečnosti v rozporu s veřejně dostupnými integrovanými zprávami společnosti DB AG, z nichž vyplývá, že dotyčné úvěry neměly společnosti DB AG přinést žádný zisk. Společnost DB Cargo je navíc díky existenci dohody o převodu zisku a ztrát zařazována ratingovými agenturami do stejných skupin úvěrové kvality, a těží tak z nadhodnoceného ratingu;

d) pokud jde o opatření 4, dodatečné náklady společnosti DB Cargo na zaměstnávání úředníků ve srovnání s personálními náklady soukromého sektoru nepředstavují pro společnost DB Cargo nadměrný náklad, který by mohl být kompenzován státem, aniž by se jednalo o státní podporu. Tyto dodatečné náklady nepředstavují kompenzaci nákladů týkajících se předchozí odchylky od obecného systému (dvojí odchylka) ani nepředstavují vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby v souladu s kritérii stanovenými v rozsudku ve věci Altmark. Zásahy fondu BEV tak poskytují společnosti DB Cargo výhodu.

4. **PŘIPOMÍNKY NĚMECKA**

4.1 **Obecné předběžné poznámky**

(98) Německo tvrdí, že Komise nesplnila svoje důkazní břemeno spočívající v prokázání existence podpory a jasně neidentifikovala pochybnosti ohledně slučitelnosti čtyř dotčených opatření s vnitřním trhem.

(99) Německo dále uvádí, že dynamika hospodářské soutěže na německém trhu železniční nákladní dopravy postačuje k tomu, aby bylo vyvráceno tvrzení stěžovatele, že trh se vyznačuje narušením hospodářské soutěže v důsledku údajného státního zásahu ve prospěch společnosti DB Cargo. Německo poukazuje zejména na skutečnost, že konkurenti společnosti DB Cargo neustále zvyšovali svůj podíl na německém trhu, a to z 29 % v roce 2012 na 57 % v roce 2022. Naopak v ostatních členských státech je podíl konkurentů na trhu mnohem nižší: 54 % v Itálii, 51 % ve Švédsku, 50 % v Polsku, 32 % v Rakousku, 31 % ve Švýcarsku a 30 % v Belgii ([45]).

([45]) Údaje poskytnuté Německem pocházejí z deváté výroční zprávy IRG-Rail o monitorování trhu, devátého výročního pracovního dokumentu IRG-Rail o monitorování trhu z dubna 2021.

(100) Německo uvádí, že usiluje o zvýšení podílu železnice na celkové přepravě zboží, zejména s ohledem na dekarbonizaci dopravy. V tomto ohledu bylo zavedeno několik horizontálních podpůrných opatření pro podniky železniční nákladní dopravy. Podle Německa vyvolává zahájení formálního řízení nejistotu ohledně celého odvětví železniční nákladní dopravy a narušuje cíle dekarbonizace a ekologické transformace.

4.1.1 *Připomínky k dotčeným opatřením*

(101) Německo tvrdí, že žádné z opatření uvedených v rozhodnutí o zahájení řízení nepředstavuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(102) Pokud jde o opatření 1 až 3, Německo tvrdí, že posouzení v rozhodnutí o zahájení řízení není v souladu s konceptem jediné hospodářské jednotky.

(103) Německo tvrdí, že všechny společnosti náležící ke skupině je třeba pro účely uplatňování pravidel hospodářské soutěže EU považovat za jeden podnik ([46]). Pokud mateřská společnost (v tomto případě společnost DB AG) vykonává kontrolu nad svými stoprocentně vlastněnými dceřinými společnostmi (v tomto případě společnost DB Cargo) ([47]), musí být celá skupina klasifikována jako hospodářská jednotka, a tedy jako jeden podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU ([48]). V této souvislosti Německo odkazuje také na vynětí dohod omezujících hospodářskou soutěž mezi mateřskými a dceřinými společnostmi z působnosti článků 101 a 102 SFEU ([49]). Německo dále odkazuje na definici propojených podniků v čl. 3 odst. 3 prvním pododstavci přílohy I nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ([50]) a v čl. 2 odst. 2 a ve 4. bodě odůvodnění nařízení Komise (EU) č. 1407/2013 ([51]).

(104) Kromě toho Německo tvrdí, že přístup Komise k posuzování čistě vnitroskupinových transakcí podle právních předpisů v oblasti státní podpory nepodporují žádné precedenty a že protiprávní křížové subvencování v rámci integrovaných železničních podniků je účinně vyloučeno odvětvovými regulačními požadavky Unie (zejména směrnicemi 2012/34/EU ([52]) a (EU) 2016/2370 ([53])) a jejich provedením do vnitrostátního práva.

(105) Německo dále tvrdí, že argument Komise je v rozporu se zásadou neutrality stanovenou v článku 345 SFEU. Je tomu tak proto, že soukromé podniky mohou volně navrhovat své vztahy týkající se výkonnosti uvnitř skupiny a nemusí dodržovat omezení stanovená v rozhodnutí o zahájení řízení. Pokud by Komise v budoucnu měla posuzovat všechny vnitroskupinové dohody a transakce (pouze) v případě veřejných podniků z hlediska právních předpisů v oblasti státní podpory a byla by, jak se to stalo v tomto případě, vystavena obecnému podezření a povinnosti uvádět odůvodnění, znamenalo by to pro podniky ve veřejném vlastnictví značné znevýhodnění.

([46]) Například rozsudek Tribunálu ze dne 14. října 2004, T-137/02, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG v. Komise, ECLI:EU:T:2004:304, bod 50.
([47]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. září 2009 ve věci Akzo Nobel a další v. Komise, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.
([48]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. listopadu 1984, Intermills v. Komise, C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, bod 9 a násl.
([49]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. října 1996, Viho v. Komise, C-73/95 P, EU:C:1996:405, bod 16; rozsudek Soudního dvora ze dne 16. října 2000, Stora Kopparbergs Bergslags v. Komise, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, bod 26 a násl.; rozsudek Soudního dvora ze dne 25. října 1983, AEG v. Komise, C-107/82, ECLI:EU:C:1983:293, bod 47 a násl.
([50]) Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).
([51]) Nařízení Komise (EU) č. 1407/2013 ze dne 18. prosince 2013 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis* (Úř. věst. L 352, 24.12.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). Ve 4. bodě odůvodnění se uvádí, že „[p]*ro účely pravidel hospodářské soutěže stanovených ve Smlouvě je podnikem jakýkoli subjekt, ať už jde o fyzickou, nebo o právnickou osobu, vykonávající hospodářskou činnost nezávisle na právním postavení tohoto subjektu a způsobu jeho financování. Soudní dvůr rozhodl, že všechny subjekty kontrolované (právně či fakticky) týmž subjektem by se měly pokládat za jeden podnik*“.
([52]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).
([53]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ze dne 14. prosince 2016, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury (Úř. věst. L 352, 23.12.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1 Náhrada ročních ztrát společnosti DB Cargo podle dohody o převodu zisku a ztrát (opatření 1)

(106) Německo tvrdí, že opatření 1 nezahrnuje žádné státní prostředky, neboť ztráty společnosti DB Cargo jsou hrazeny ze zisků z činností vytvořených v rámci skupiny DB. Aby mohly být soukromé finanční prostředky, například zisky z činností skupiny DB, kvalifikovány jako státní prostředky, je nutné prokázat, že jsou tyto prostředky neustále pod veřejnou kontrolou, a nejsou tedy k dispozici příslušným vnitrostátním orgánům ([54]). V tomto ohledu Německo rovněž odkázalo na rozsudek Soudního dvora ([55]) týkající se rozhodnutí Komise (EU) 2016/1208 ([56]).

(107) Kromě toho Německo tvrdí, že rozhodnutí o náhradě ztrát společnosti DB Cargo není přičitatelné státu, ačkoli se stát podílel na uzavření dohody o převodu zisku a ztrát prostřednictvím příslušných hlasů ve valné hromadě, které umožnily uzavření dohody o převodu zisku a ztrát. Podle Německa nejsou v tomto případě splněna kritéria použitá pro určení přičitatelnosti. V tomto ohledu Německo dále rozvádí své argumenty popsané v 65. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení:

a) Společnost DB AG je založena podle soukromého práva ve formě akciové společnosti („*Aktiengesellschaft*“), což je forma organizace podniku, která poskytuje vedení (a dozorčí radě) svobodu a nezávislost na pokynech akcionářů (valná hromada nemá možnost vydávat pokyny členům představenstva nebo členům dozorčí rady). Stát proto nemá kontrolu nad řídícími rozhodnutími společnosti DB AG, která přijímá představenstvo. V představenstvu nejsou žádní zástupci vlády. Dozorčí rada má navíc mezi svými dvaceti členy pouze několik zástupců vlády (v současné době i v době podpisu dohody o převodu zisku a ztrát tři členy). V představenstvu společnosti DB Cargo kromě toho nebyl žádný zástupce vlády a v dozorčí radě společnosti DB Cargo byli pouze dva zástupci vlády (jeden ze Spolkového ministerstva pro digitální oblast a dopravu a jeden ze Spolkového ministerstva hospodářství a klimatu). Jediným akcionářem společnosti DB Cargo na valné hromadě byla společnost DB AG.

b) Uzavírání takových dohod, které upravuje *Aktiengesetz*, je v soukromoprávních skupinách společností běžné. Společnost DB AG se řídila obvyklým postupem pro společnosti.

c) Německo sice souhlasí s tím, že zástupce spolkové vlády na valné hromadě společnosti DB AG souhlasil s uzavřením dohody o převodu zisku a ztrát se společností DB Cargo, avšak podle Německa tato skutečnost neodůvodňuje přičtení tohoto rozhodnutí státu. Tím, že schválil uzavření dohody o převodu zisku a ztrát na valné hromadě, jednal zástupce spolkové vlády výhradně v roli akcionáře podle AktG, stejně, jako by tomu bylo v případě soukromé společnosti (§ 293 AktG). Důvodem přičitatelnosti navíc nemůže být pouhý souhlas státu s opatřením. V opačném případě by se každé schválení právního úkonu státem stalo „státním“ opatřením. Přičitatelnost lze prokázat pouze v případě, že se orgány veřejné moci aktivně podílely na přijetí tohoto opatření nebo je uložily.

d) Podle Německa Komise ve věci Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF) ([57]) potvrdila názor, že ne všechna opatření přijatá veřejným podnikem ve prospěch dceřiné společnosti jsou přičitatelná státu. Tato věc se týkala mimo jiné kapitálových vkladů, záruk, vnitroskupinových úvěrů a smluv o dodávkách a službách mezi portugalskou státní železniční společností Comboios de Portugal (CP) a její dceřinou společností EMEF.

([54]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 10. prosince 2020, Comune di Milano v. Komise, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, bod 30, a rozsudek Soudního dvora ze dne 28. března 2019, Německo v. Komise, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, bod 58.

([55]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. března 2021, Komise v. Itálie a další, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Rozhodnutí Komise (EU) 2016/1208 ze dne 23. prosince 2015 o státní podpoře SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN), kterou poskytla Itálie ve prospěch společnosti Banca Tercas (Úř. věst. L 203, 28.7.2016, s. 1, ECLI:ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Rozhodnutí Komise (EU) 2021/2182 ze dne 6. března 2020, SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) – Opatření ve prospěch podniku Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) (Úř. věst. L 444, 10.12.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

e) Přičitatelnost státu založená na usnesení valné hromady by navíc vyžadovala, aby měl stát možnost opatření zabránit z důvodu neexistence souhlasu ([58]), což není tento případ. Společnost DB AG mohla převádět zisk a ztráty i v případě neexistence dohody o převodu zisku a ztrát. Zisky by bylo možné převést společnosti DB AG na základě prostého rozhodnutí akcionářů společnosti DB Cargo. Ztráty společnosti DB Cargo může společnost DB AG kdykoli vyrovnat pomocí dalších kapitálových vkladů, například poskytnutím vkladu do kapitálové rezervy. Taková opatření společnosti DB AG by se netýkala státu, ale jednalo by se o čistě vnitroskupinová opatření. Tím spíše to platí pro individuální náhrady ztrát na základě dohody o převodu zisku a ztrát. Je tomu tak proto, že k nim došlo bez jakékoli účasti státu. Byly provedeny automaticky v souladu se zákonnými požadavky uvedenými v § 302 AktG a nezávisle na jednotlivých rozhodnutích.

f) Indicií, která svědčí o přičitatelnosti, není ani právní povinnost stanovená v § 65 odst. 2 ve spojení s § 65 odst. 3 zákona o spolkovém rozpočtu („*Bundeshaushaltsordnung*“, BHO) (viz […]. bod odůvodnění), na jejímž základě musel stát souhlasit s uzavřením dohody o převodu zisku a ztrát, neboť ustanovení BHO se týkají „změny vlivu spolkové vlády“ („*Änderung des Einflusses des Bundes*“), a tedy výhradně kontrolní části dohody, a nikoli části týkající se automatického převodu zisku a ztrát. V této souvislosti Německo dále vysvětluje, že dohody o kontrole a dohody o převodu zisku a ztráty jsou sice často spojovány do jedné dohody, jak tomu bylo v případě společnosti DB Cargo, ale jedná se o dva různé druhy dohod. V žádném případě se nejedná o právně závazný požadavek na nezávislé schválení státem pro státní podnik, v tomto případě společnost DB AG.

g) Způsob, jakým stát vykonává dohled nad společností DB AG, nepředstavuje takovou míru dohledu orgánů veřejné moci nad společností DB AG, která by byla relevantní indicií existence přičitatelnosti. Nad řízením společnosti DB AG a zejména jejích dceřiných společností nevykonává správní dohled žádný z orgánů veřejné moci, konkrétně:

a) Činnost Spolkového železničního úřadu („*Eisenbahn-Bundesamt*“, EBA) se týká specifických úkolů v oblasti schvalování plánů, schvalování vozidel a úkolů souvisejících s bezpečností. Kromě toho se činnosti EBA týkají i soukromých železničních společností.

b) Spolková agentura pro sítě (dále jen „Bundesnetzagentur“, BNetzA) jakožto příslušný regulační orgán dohlíží na dodržování regulačních požadavků v oblasti železniční dopravy ze strany spolkových i jiných než spolkových podniků železniční infrastruktury.

c) Činnost Spolkového účetního dvora („Bundesrechnungshof“) se týká spolkové vlády a jejího rozpočtového a hospodářského řízení (včetně jeho činností v případě podílů spolkové vlády držených v soukromoprávních společnostech).

d) Spolkové ministerstvo pro digitální oblast a dopravu nevykonává správní dohled nad „řízením činností“ společnosti DB AG a jejích dceřiných společností. Ministerstvo řídí a odpovídá za činnost specializovaného útvaru, který je v rámci spolkové vlády odpovědný za dopravní politiku. Spolková vláda jedná jako akcionář prostřednictvím správy podílů ve Spolkovém ministerstvu pro digitální oblast a dopravu. To zahrnuje výkon práv a povinností jako (soukromého) akcionáře.

e) Spolkový sněm jako zákonodárný orgán nevykonává správní dohled nad společností DB AG. Jím prováděné sledování se týká činnosti spolkové vlády a práce jejích výborů.

(108) „Strategický význam“ železniční nákladní dopravy pro „dopravní politiku“ navíc neodůvodňuje závěr ohledně přičitatelnosti, jelikož uzavření dohody o převodu zisku a ztrát nesloužilo k provádění politických cílů nebo k provádění zákona. Takový závěr nemůže být odůvodněn ani hospodářským významem dohody o převodu zisku a ztrát.

(109) Nedovolení společnosti DB AG jakožto státní společnosti, aby používala nástroj, který běžně využívají i soukromé společnosti, by diskriminovalo státní společnosti ve srovnání se soukromými společnostmi a bylo by v rozporu se zásadou neutrality zakotvenou v článku 345 SFEU.

([58]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. února 1988, Van der Kooy a další v. Komise, C-67/85, C-68/85 a C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, bod 36.

(110) Kromě toho Německo tvrdí, že dohoda o převodu zisku a ztrát nepřináší žádnou hospodářskou výhodu.

(111) Dohody o převodu zisku a ztrát jsou ve skupinách podniků běžným strukturálním prvkem. Uzavírání dohod o převodu zisku a ztrát a jejich provádění představuje běžné tržní chování. Dohody o převodu zisku a ztrát jsou v Německu běžným způsobem používaným při navrhování skupin společností, zejména soukromých, za účelem založení *Vertragskonzern* ([59]). Podle Německa se dohody o převodu zisku a ztrát běžně využívají ve společnostech zastoupených v německém akciovém indexu (*Deutscher Aktienindex*, DAX). Rovněž z oficiálních statistik týkajících se daně z příjmů právnických osob vyplývá, že dohody o převodu zisku a ztrát jsou v Německu běžné a široce využívané. Podle oficiálních statistik se skupiny ([60]) podílely na celkových příjmech z daně z příjmů právnických osob za zdaňovací období roku 2017 téměř 50 %. Německo dále poukazuje na daňové dopady dohod o převodu zisku a ztrát (viz 43. bod odůvodnění).

(112) Německo navíc znovu opakuje, že hospodářských účinků dohod o převodu zisku a ztrát, tj. převodu zisku a ztrát, by bylo možné dosáhnout i bez dohody o převodu zisku a ztrát.

(113) Německo kromě toho odkazuje na roční finanční plánování (součástí tohoto plánování jsou střednědobé plány) ve skupině DB. Očekávané výsledky společnosti DB AG, pokud jde o společnosti ve skupině, jsou stanovovány v rámci plánovacích kol. Konkrétní očekávání společnosti DB AG ohledně ziskovosti ve vztahu ke společnostem ve skupině, a tedy i ve vztahu ke společnosti DB Cargo, lze vnímat například tímto způsobem:

a) Společnost DB AG si pro všechny nové investice ze strany společností ve skupině stanovuje cíl návratnosti nad úrovní tržních kapitálových nákladů.

b) Výše odměn členů představenstva společností ve skupině závisí na výsledcích dotyčné společnosti. Tyto výsledky zahrnují krátkodobou i dlouhodobou výkonnost.

c) Pokud společnosti ve skupině nesplní cíle ziskovosti očekávané společností DB AG, může společnost DB AG rovněž využít možnosti nahrazení osob ve vrcholovém vedení.

d) Provádění této strategie umožňuje právě kontrolní prvek dohody o převodu zisku a ztrát.

(114) Německo rovněž tvrdí, že údajné neukončení dohody o převodu zisku a ztrát nepředstavuje podporu, neboť neukončení dohody není opatřením, a tudíž neexistuje žádné „skutečně provedené opatření“ ([61]). Z tohoto důvodu musí posouzení charakteru podpory spojené s dohodou o převodu zisku a ztrát vycházet z uzavření dohody o převodu zisku a ztrát.

(115) Německo tvrdí, že soukromý akcionář, který by jednal ve svém dlouhodobém zájmu, by vzhledem k očekávanému výraznému zlepšení v oblasti příjmů akceptoval i dočasné ztráty společnosti DB Cargo. Německo poukazuje na předchozí případ, kdy Komise v případě náhrady víceleté ztráty mateřským podnikem na základě dohody o převodu zisku a ztrát nespatřovala hospodářskou výhodu pro dotčený podnik ([62]).

(116) Kromě toho je třeba vzít v úvahu skutečnost, že skupina DB v minulosti vložila do společnosti DB Cargo kapitál nebo obdržela od společnosti DB Cargo zisk. Soukromý akcionář, který již do společnosti investoval, posoudí riziko jinak než investor bez stávajícího podílu. Skutečnost, že mateřská společnost měla v předchozí době hospodářskou účast ve společnosti DB Cargo, je tudíž nutné při použití kritéria subjektu v tržním hospodářství zohlednit.

([59]) Ve *Vertragskonzern*, čímž se rozumí skupina založená na dohodách, zakládá dohoda o kontrole právo společnosti vykonávající kontrolu vydávat pokyny kontrolované společnosti.
([60]) Skupiny (*Organschaften*) podle definice obsažené v německém daňovém právu.
([61]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 6. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, bod 83.
([62]) Rozhodnutí Komise (EU) 2015/506 ze dne 20. února 2014, o opatřeních přijatých Německem v souvislosti s letištěm Berlin-Schönefeld GmbH a různými leteckými společnostmi – SA.15376 (C 27/07, ex NN 29/07) (Úř. věst. L 89, 1.4.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Podle Německa by navíc soukromý provozovatel rovněž hradil ztráty, které vznikly společnosti DB Cargo. Je tomu tak proto, že prognózy výsledků obsažené ve střednědobém plánování umožnily v každém případě očekávat, že společnost DB Cargo bude ve střednědobém až dlouhodobém horizontu znovu dosahovat zisku (viz 55. bod odůvodnění). Prognózy vždy vycházejí z platných a řádně podložených odhadů vývoje trhu a činnosti (viz 55. bod odůvodnění). Společnost DB Cargo navíc jen v letech 2006, 2007 a 2008 dosáhla zisku ve výši více než půl miliardy eur, který převedla společnosti DB AG.

(118) Podle Německa existuje několik důvodů, proč se hospodářská situace zatím nezlepšila tak, jak se očekávalo, mimo jiné tyto:

a) Od roku 2010 byl růst trhu železniční nákladní dopravy oproti původním očekáváním společnosti DB Cargo i externích odborníků výrazně nižší než v předchozím desetiletí.

b) Současně byl vývoj na trhu výrazně kolísavější.

c) V roce 2010 se účinek struktury dopravy dále zrychlil. V důsledku toho představovali stále menší podíl na produktovém mixu zákazníci z odvětví, která byla v oblasti železniční nákladní dopravy tradičně zdrojem zisku (uhlí, rudy, minerální oleje, ocel).

d) Náklady na výrobní faktory společnosti DB Cargo v tomtéž období výrazně vzrostly, a to i kvůli náročným mzdovým požadavkům odborů.

e) Kromě ztrát objemu podnícených hospodářskou soutěží společnost DB Cargo rovněž zaznamenala ztráty množství, popřípadě se jí množství nepodařilo získat, a to z důvodu nedostatečné kvality produkce.

(119) Společnost DB Cargo dále v posledních letech zahájila řadu programů s cílem dosáhnout udržitelného zlepšení ziskovosti (některé z těchto programů jsou uvedeny v 57. bodě odůvodnění).

(120) Německo dále uvádí, že skutečnost, že se očekávání zisku ve střednědobých plánech nenaplnila v očekávané době nebo očekávaném rozsahu, je v zásadě irelevantní, neboť jediným rozhodujícím faktorem pro účely použití kritéria je posouzení *ex ante* na základě dostupných informací a předvídatelného vývoje v době přijetí daného opatření.

(121) Pokud jde o analýzu ziskovosti *ex ante*, Německo uvádí, že není obvyklé, aby se v souvislosti s dohodou o převodu zisku a ztrát vypracovala analýza ziskovosti nebo obchodní plán. Cílem trvalého procesu koordinace mezi společnostmi DB AG a DB Cargo je spíše zajištění ziskové činnosti.

(122) Kromě toho Německo tvrdí, že z judikatury ve věci EDF nevyplývá požadavek na analýzu ziskovosti nebo obchodní plány, jelikož i) rozsudek ve věci EDF se týkal kapitálového vkladu a ii) jde o otázku, zda provedené opatření lze přičítat státu jednajícímu jakožto akcionář ([63]).

(123) Kromě toho Německo během formálního šetření předložilo dvě ekonomické zprávy týkající se souladu dohody o převodu zisku a ztrát s jednáním soukromého subjektu v tržním hospodářství. Zprávy předložené dne 8. června 2023 (dále jen „první zpráva společnosti E.CA“) a dne 28. srpna 2023 (dále jen „druhá zpráva společnosti E.CA“) vypracoval nezávislý ekonomický poradce, společnost E.CA Economics. Obě zprávy byly provedeny z pohledu *ex ante*, přestože byly pro účely řízení vypracovány až po období šetření.

([63]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 6. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, bod 81.

(124) První zpráva společnosti E.CA se skládá z kvalitativního posouzení důkazů, které Německo poskytlo během šetření. Ve zprávě se popisuje následující: i) velká rozšířenost dohod o převodu zisku a ztrát, ii) výhody těchto dohod (kontrola, daňová jednotka), iii) existence finančního plánování v rámci celé skupiny včetně výkonnostních cílů pro společnost DB Cargo, iv) střednědobé plány jako nástroj plánování, který ukazuje očekávaný zisk (včetně podrobného popisu obsahu plánů), v) příklady důvodů odchylek mezi plánovanými zisky a skutečně vzniklými ztrátami a vi) odkaz na možné ztráty v hypotetickém srovnávacím scénáři (odkazuje se na ztráty spojené s odchodem při ukončení činnosti v segmentu jednovozových nákladních zásilek). Celkově zpráva dospěla k závěru, že důkazy, které Německo poskytlo během šetření, prokázaly, že společnost DB Cargo jednala tak, jak by jednal subjekt v tržním hospodářství.

(125) Druhá zpráva společnosti E.CA obsahuje:

a) Kvantitativní posouzení *ex post* za období od roku 2017 do pandemie COVID-19. Hodnocení vychází z hypotetického srovnání z pohledu *ex ante* z roku 2017; porovnává střednědobé prognózy společnosti DB Cargo (2018–2022) s alternativním scénářem ukončení ztrátové činnosti v segmentu jednovozových nákladních zásilek. Předpoklady týkající se alternativního scénáře vycházejí ze studie přepravy jednovozových nákladních zásilek. Pro účely použití kritéria byly finanční údaje uvedené ve střednědobém plánu z roku 2017 a scénář odchodu modelovaný ve studii přepravy jednovozových nákladních zásilek převedeny na peněžní toky.

b) Pokud jde o období od roku 2020 postiženého pandemií do vypracování plánu transformace (viz 175. a následující body odůvodnění), kvalitativní analýzu toho, zda chování společností DB AG a DB Cargo (v kontextu měnících se tržních podmínek) odpovídá chování soukromého subjektu v tržním hospodářství ve srovnatelné situaci.

(126) Pro srovnání základního scénáře (střednědobý plán z roku 2017) a hypotetického srovnávacího scénáře (odchod ze segmentu jednovozových nákladních zásilek) byly použity volné peněžní toky společnosti (FCFF) do společnosti DB AG po zdanění. Vykázané daňové dopady vycházejí z výsledku EBT (zisku před zdaněním) v souladu s IFRS a jsou podmíněny předpokladem, že ztráty ve výši 50 % mohou být v příslušném účetním období uznány jako ztráta z minulých období při daňové sazbě 30 %, a kladné výsledky z titulu ztráty z minulých období s efektivní daňovou sazbou přibližně 12 %. Co se týče hypotetického srovnávacího scénáře založeného na studii segmentu jednovozových nákladních zásilek, bylo nutné vzhledem k tomu, že studie byla zadána v roce 2019, scénář posunout o dva roky dopředu, tj. do roku 2017. Kromě toho, vzhledem k tomu, že studie segmentu jednovozových nákladních zásilek vycházela z čistého zisku, byl finanční dopad převeden do podoby FCFF.

(127) Za účelem srovnání obou scénářů byly peněžní toky diskontovány na hodnotu z roku 2017, a to s použitím sazby vážených průměrných nákladů kapitálu ve výši 6,0 % po zdanění (uvedené v konsolidované výroční zprávě DB za rok 2017), a toto srovnání zobrazuje tabulka 9.

Tabulka 9

Srovnání finančních výsledků uvedených v základním scénáři a v alternativních scénářích (ve FCFF)

(v milionech EUR)

	2018–2022	Od roku 2023	Od roku 2018
Základní scénář	[…]	[…]	[…]
Alternativní scénář	[…]	[…]	[…]
Delta	[…]	[…]	[…]
Vážené průměrné náklady kapitálu	[…]		
Tempo růstu	[…]		

Zdroj: *druhá zpráva společnosti E.CA předložená Německem.*

(128) Na základě výsledku srovnání zpráva dospěla k závěru, že chování společností DB AG a DB Cargo, pokud jde o pokračování činnosti v oblasti přepravy jednovozových nákladních zásilek podle střednědobého plánu a za předpokladů alternativního scénáře, lze považovat za chování odpovídající tomu, jak by se zachoval soukromý subjekt v tržním hospodářství ve srovnatelné situaci. Zpráva rovněž uvádí čtyři citlivé prvky: i) změnu načasování obratu trendu v základním scénáři, ii) snížení úspor z rozsahu mezi segmentem jednovozových nákladních zásilek a ostatními segmenty, iii) snížení předpokládaného růstu cen a iv) změnu doby umístění zaměstnanců, kteří mají být propuštěni. Podle žádného ze scénářů citlivosti by alternativní scénář nebyl ekonomicky výhodnější než základní scénář.

(129) Pokud jde o kvalitativní posouzení období pandemie COVID-19 a po jejím skončení (tj. počínaje rokem 2020), zpráva připomíná změny, ke kterým došlo v řízení a strategii společnosti DB Cargo v roce 2020 (strategie růstu „Strong Cargo“). Připomíná také, že tato strategie nebyla úspěšná. Zpráva dále vysvětluje, že ačkoli společnost DB Cargo již ve svém střednědobém plánu z roku 2021 předpokládala, že s pravděpodobností více než 70 % nastanou tato klíčová rizika: i) pokles poptávky související s plněním požadavků na včasnost, ii) pokles poptávky v důsledku zvýšeného nedostatku polovodičů v souvislosti s pandemií a iii) dlouhodobé dopady stávek na loajalitu zákazníků, v roce 2021 nebyla původně provedena žádná závažná strategická změna týkající se směřování. Zpráva však tvrdí, že toto chování bylo v souladu s tím, jak by se zachoval soukromý subjekt v tržním hospodářství ve srovnatelné situaci, a to z důvodu vysoké míry nejistoty při plánování, kdy vedení reagovalo na negativní vývoj hospodaření v roce 2022 tím, že zadalo vypracování plánu transformace.

(130) Německo rovněž předložilo argumenty týkající se důvodů, proč společnost DB Cargo neomezila činnosti v segmentu jednovozových nákladních zásilek, a naopak počítala s další státní podporou na činnost v oblasti přepravy jednovozových nákladních zásilek. Podle Německa uvádí koaliční dohoda německé vlády („*Koalitionsvertra*“) z roku 2018 výslovně ambice celkově posílit konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy ve srovnání se silniční dopravou a podpořit životaschopnost přepravy jednovozových nákladních zásilek. Kromě toho vývoj faktické situace ukazuje, že očekávání, pokud jde o zvýšení státní podpory pro segment jednovozových nákladních zásilek, bylo oprávněné, neboť Německo v roce 2023 rozhodlo o zavedení zvláštního režimu státní podpory pro segment jednovozových nákladních zásilek ([64]).

4.1.1.2 Stanovení cen vnitroskupinových služeb („opatření 2“)

(131) Německo poukazuje na to, že opatření 2 není jasně definováno, neboť pojem „vnitroskupinové služby“ je nejednoznačný, neboť by mohl zahrnovat všechny služby poskytované ve skupině DB, včetně služeb poskytovaných jiným společnostem než společnost DB Cargo.

(132) Ze stejných důvodů, které jsou uvedeny ve 106. bodě odůvodnění, Německo tvrdí, že nejsou zahrnuty žádné státní prostředky, neboť poskytování vnitroskupinových služeb je interním procesem ve společnosti DB AG a je financováno z vlastních prostředků společnosti DB AG pocházejících z její činnosti.

(133) Rozhodnutí o zřízení a výkonu služeb navíc nelze přičítat státu. Na zřízení služeb se nepodíleli žádní zástupci státu, neboť se jednalo o organizační úkon představenstva společnosti DB AG, který byl čistě interní záležitostí společnosti.

(134) Německo dále uvádí, že se na konkrétních rozhodnutích o poskytování vnitroskupinových služeb nepodílejí žádní zástupci státu. V tomto ohledu je třeba také rozlišovat mezi funkcemi služeb a skupinovými funkcemi:

a) Ve skupině DB jsou v závislosti na finančním objemu dané smlouvy rozhodnutí přijímána výhradně na příslušných hierarchických úrovních v příslušných společnostech (včetně stanovení podmínek). Dohody o vnitroskupinových službách jsou proto založeny na rozhodnutích vedení. Akcionář společnosti DB AG se na těchto rozhodnutích nepodílí, a to ani přímo prostřednictvím valné hromady, ani prostřednictvím dozorčí rady.

([64]) Schváleno rozhodnutím Komise C(2024) 3488 final ze dne 21. května 2024 ve věci SA.108800 (2024/N) – Podpora pro železniční nákladní dopravu (vlaky pro přepravu jednovozových nákladních zásilek a skupin vozů) (Úř. věst. C, C/2024/3976, 25.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

b) Pokud jde o výkon skupinových funkcí, od samotného počátku neexistují žádné dohody o úrovni služeb. Proto také neexistuje žádný konkrétní spojovací prvek, pokud jde o zapojení zástupců státu do jakéhokoli rozhodování společnosti o výkonu skupinových funkcí. Neexistence odpovídajících dohod o úrovni služeb vysvětluje to, jaká je povaha skupinových funkcí. Tyto funkce jsou vyhrazeny především pro vedení skupiny, a nikoli pro společnosti ve skupině.

(135) Kromě toho Německo poukazuje na argumenty uvedené ve 107. bodě odůvodnění týkající se přičitatelnosti opatření 1 státu, a na základě toho tvrdí, že opatření 2 nelze přičítat státu.

(136) Německo dále tvrdí, že poskytování vnitroskupinových služeb neposkytuje společnosti DB Cargo hospodářskou výhodu. Vzhledem k tomu, že Německo rozlišuje mezi funkcemi služeb a skupinovými funkcemi, uvádí také samostatné argumenty týkající se neexistence hospodářské výhody. Německo však předesílá, že zřizování a výkon funkcí služeb a skupinových funkcí je běžným tržním chováním. Centralizace těchto funkcí na úrovni holdingu vytváří významné synergie, zvyšuje kvalitu procesů a podporuje jednotné řízení společnosti.

(137) Pokud jde o specifické podmínky pro výkon funkcí služeb a skupinových funkcí ve skupině DB pro společnost DB Cargo, Německo uvádí:

a) Služby jsou společnostem ve skupině fakturovány na základě dohod o úrovni služeb za tržních podmínek. Pokud jde o funkce služeb, skupina DB se ve své integrované zprávě výslovně zavazuje jednat v souladu s tržními podmínkami (zásada obvyklých tržních podmínek). V integrované zprávě skupiny DB není žádný náznak toho, že by společnost DB AG poskytovala služby za jiných než tržních podmínek. Navíc vzhledem k velkému počtu transakcí by bylo sotva možné podrobně vysvětlovat soulad všech jednotlivých vztahů v rámci skupiny služeb s tržními podmínkami, nebo by to bylo při neexistenci jakýchkoli důkazů o stanovování netržních cen přinejmenším nepřiměřené.

b) Německo vysvětluje, že v případě skupinových funkcí je třeba dělat rozdíly, neboť skupinové funkce slouží do značné míry pouze skupině. V tomto ohledu skupinové funkce neposkytují společnostem ve skupině žádné služby. Pokud však některé skupinové funkce slouží rovněž společnostem ve skupině, skupina vůči společnostem ve skupině neuplatňuje zvláštní ceny. Nicméně veškeré úspory nákladů společností ve skupině jsou zahrnuty do očekávaného zisku jednotlivých společností ve skupině.

4.1.1.3 Výhodné podmínky financování úvěrů od útvaru správy aktiv společnosti DB („opatření 3“)

(138) Pokud jde o opatření 3, Německo tvrdí, že ze stejných důvodů, které jsou uvedeny v 85. bodě odůvodnění, nejsou do poskytování úvěrů útvarem správy aktiv společnosti DB AG společnosti DB Cargo zahrnuty žádné státní prostředky.

(139) Podle Německa nelze rozhodnutí o zřízení útvaru správy aktiv společnosti DB AG a jednotlivá rozhodnutí o poskytnutí jednotlivých úvěrů přičítat státu z těchto důvodů:

a) Na zřízení útvaru správy aktiv společnosti DB AG se nepodíleli žádní zástupci státu. Jednalo se naopak o organizační úkon představenstva DB AG, který byl čistě interní záležitostí společnosti. Zřízení a řízení centrální správy aktiv je úkolem vedení.

b) Státní úředníci se rovněž nepodílejí na jednotlivých rozhodnutích o úvěrech poskytovaných útvarem správy aktiv společností DB AG. Podle pravidel skupiny DB rozhoduje o vnitroskupinových úvěrech pouze vedoucí útvaru financí a správy aktiv finančního oddělení společnosti DB AG.

(140) Kromě toho Německo poukazuje na argumenty uvedené ve 107. bodě odůvodnění týkající se přičitatelnosti opatření 1 státu, a na jejich základě dále tvrdilo, že státu nelze přičítat ani zřízení útvaru správy aktiv společnosti DB AG, ani rozhodnutí o jednotlivých úvěrech.

(141) Německo dále tvrdí, že poskytnutí jednotlivých úvěrů útvarem správy aktiv společnosti DB AG společnosti DB Cargo neposkytuje společnosti DB Cargo hospodářskou výhodu z následujících důvodů:

a) Existence střediska správy aktiv je v souladu s běžným tržním chováním skupin. Středisek správy aktiv například využívají téměř všechny průmyslové a obchodní společnosti zastoupené v německém akciovém indexu DAX. I specifická koncepce útvaru správy aktiv společnosti DB AG je na trhu rovněž obvyklá. Své prostředky sdružují ve středisku správy aktiv i jiné skupiny, například pokud jde o možnosti krátkodobých úvěrových linek, které lze čerpat v rámci sdružování peněžních prostředků a/nebo fixních krátkodobých úvěrů, ale i poskytování dlouhodobých úvěrů společnostem ve skupině.

b) Konkrétní podmínky smluv o úvěrech uzavřených mezi společnostmi DB AG a DB Cargo jsou stanoveny za obvyklých tržních podmínek v závislosti na trhu, splatnosti a riziku. Konkrétně:

1) Závislost na trhu znamená, že základem pro výpočet úrokových sazeb jsou úrokové sazby sjednané na kapitálovém trhu v příslušném okamžiku. Aktuální úrokové sazby jsou získávány od poskytovatelů informačních služeb, jako je Refinitiv nebo Bloomberg.

2) Závislost na splatnosti znamená, že pomocí výnosové křivky (např. swapové křivky v EUR) je každá splátka zahrnuta do výpočtu vážené průměrné úrokové sazby ve výši úrokové sazby v její příslušné lhůtě.

3) Závislost na riziku znamená, že přirážky k úrokovým sazbám výnosové křivky jsou diferencovány podle úvěruschopnosti. Přirážky se zpravidla stanovují měsíčně a po významných pohybech na trhu a jsou odvozeny od „úvěrových křivek“ (tj. podmínek financování společností se stejným ratingem) poskytovatelů informačních služeb.

(142) Pokud jde o rizikovou přirážku, přirážka za úvěruschopnost společností skupiny DB působících v oblasti infrastruktury v podstatě odpovídá úvěrovým maržím společnosti DB AG na peněžním a kapitálovém trhu (tj. včetně zohlednění vlastnictví spolkové vlády). Úvěrové marže pro společnosti působící mimo oblast infrastruktury jsou vyšší, což odráží hodnocení úvěrů založené na poměru a úvěrové marže kótované na kapitálovém trhu. Například z vyššího ratingu plynoucího ze státního vlastnictví (tzv. Government Uplift) těží pouze odvětví infrastruktury.

(143) Společnost DB Cargo nemá z tohoto vyššího ratingu žádný prospěch. V nejlepším případě je oceněna podle svého „samostatného úvěrového profilu“ (dále jen „SACP“, Standard & Poor's) nebo „základního úvěrového hodnocení“ (dále jen „BCA“, Moody's), kde vlastnická struktura není důležitá. Jak je ve skupinách obvyklé, společnosti jsou rozděleny do tříd podle úvěruschopnosti. Pokud existuje dohoda o převodu zisku a ztrát, jsou zařazeny do třídy úvěruschopnosti skupiny podle SACP nebo BCA. V případě existence dohody o převodu zisku a ztrát by banka při posuzování úvěruschopnosti zohlednila i úvěruschopnost mateřské společnosti.

(144) Skutečnost, že úvěry společnosti DB Cargo nejsou zajištěny, je pro skupiny běžnou obchodní praxí. Jakožto akcionář zde společnost DB AG působí jako poskytovatel vlastního kapitálu i jako věřitel. Zajištění úvěrů by společnosti DB AG poskytlo pouze formální, nikoliv však dodatečné hmotné zajištění. Jakýkoli významný prodej aktiv by musela předem schválit společnost DB AG.

(145) Další aspekt, který hovoří proti zajištění v rámci skupin, se týká postavení akcionářských úvěrů v případě úpadku, neboť akcionářské úvěry jsou podřízeny všem ostatním kategoriím pohledávek, tj. jsou řazeny mezi poslední, a to i ve skupině podřízených pohledávek.

(146) Kromě toho je třeba při uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství zohlednit skutečnost, že úvěr je transakcí mezi dvěma společnostmi náležícími ke stejné skupině, a že tedy existují zvláštní strategické úvahy a synergické efekty.

4.1.1.4 Částečné hrazení odměn úředníků přidělených společnosti DB Cargo Spolkovým železničním fondem (dále jen „opatření 4“)

(147) Pokud jde o opatření 4, Německo se ve svém vyjádření zaměřilo na podmínku selektivní výhody.

(148) Německo tvrdí, že účelem opatření 4 bylo od počátku zbavit společnost DB AG, která je soukromou společností, břemene personálních nákladů, které vyplývají ze specifické struktury a výše odměn státních zaměstnanců. Německo dále tvrdí, že v důsledku zásady „als-ob-Kosten“ podle § 21 odst. 1 a § 23 DBGrG hradí společnost DB AG fondu BEV náklady rovnající se nákladům, které by společnosti DB AG vznikly, kdyby místo přidělených úředníků získala své zaměstnance na trhu práce. Německo tvrdí, že společnost DB Cargo provedla veškeré platby společnosti DB AG za přidělené pracovníky včas ([65]), a uvádí několik příkladů praktického uplatňování zásady „als-ob-Kosten“ ve společnosti DB Cargo, a také zprávy nezávislých auditorů o výdajích vzniklých společnosti DB AG, které prokazují, že výše výdajů na smluvního pracovníka v konkrétní profesní situaci (věk, kvalifikace, platová skupina) odpovídá výši nákladů, které mají být fondu BEV uhrazeny za přidělené úředníky v podobné profesní situaci ([66]).

(149) Německo dále uvádí, že opatření je omezené co do času i rozsahu a vztahuje se na stále se zmenšující počet pracovníků, a dochází k závěru, že opatření není státní podporou, neboť nezbavuje společnost DB Cargo výdajů, které musí podnik zpravidla nést. Toto opatření naopak zbavuje společnost DB Cargo nadměrných nákladů, které jiné soukromé železniční podniky nést nemusí. To potvrzuje skutečnost, že úředníci zaměstnaní fondem BEV jsou vysíláni nejen do společnosti DB AG, ale i do jiných podniků, které konkurují dceřiným společnostem společnosti DB AG. V takovém případě fond BEV přejímá náklady na vyslané úředníky, které přesahují tržní cenu, na základě individuální dohody, která zohledňuje zásadu „als-ob-Kosten“.

(150) Závěrem Německo tvrdí, že personální režim, který Německo přijalo po transformaci německých železnic, je rovněž v souladu se zásadou hospodářského subjektu v tržním hospodářství. Spolková vláda postupovala stejně jako subjekt v tržním hospodářství a zavedla systém, v rámci něhož byli železniční úředníci, kteří prošli odbornou přípravou a stali se nadbytečnými, najímáni na trhu za tržní cenu. Tento systém umožnil státu sdílet náklady na odměny a důchody těchto vysoce kvalifikovaných pracovníků a omezit tlak na státní aktiva (v tomto případě na spolkový rozpočet).

(151) Podpůrně Německo tvrdí, že opatření 4 je existující podporou a že je v každém případě slučitelné s vnitřním trhem.

4.1.1.5 Dotčená opatření jako *existující podpora*

(152) Dopisy ze dne 17. května a 26. září 2023 Německo předkládá alternativní argumentaci, podle níž by opatření uvedená v rozhodnutí o zahájení řízení, pokud by měla být s konečnou platností považována za státní podporu, měla být kvalifikována jako existující podpora ve smyslu čl. 1 písm. b) nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([67]) (dále jen „procesní nařízení“).

([65]) Tyto platby byly provedeny společnosti DB AG, která následně převedla peníze fondu BEV. Jak vysvětlily německé orgány, zaměstnanci se přidělují společnosti DB AG, která působí jako zprostředkovatel. Osobní náklady na úředníky přidělené společnosti DB AG proto hradí společnost DB AG fondu BEV a společnost DB Cargo neprovádí fondu BEB žádné přímé platby personálních nákladů (viz 80. bod odůvodnění).

([66]) Podání Německa ze dne 23. října 2023.

([67]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Německo trvá na tom, že se to týká zejména dohody o převodu zisku a ztrát. Pro použití pojmu „změna existující podpory“ v kontextu čl. 1 písm. b) bodu v) procesního nařízení by měla být použita zásada převahy obsahu nad formou, což znamená, že pouze rozsáhlé změny obsahu existujícího opatření by mohly vést k překvalifikování opatření na novou podporu. Německo v této souvislosti odkazuje na praxi Kontrolního úřadu ESVO ([68]) a Komise ([69]) a tvrdí, že od roku 1999 existuje nepřetržitý řetězec identických dohod o převodu zisku a ztráty, které přímo nebo nepřímo, ať už prostřednictvím jedné, nebo dvou dalších dceřiných společností (DB ML a Railion ([70])), propojují společnost DB AG se společností DB Cargo. Německo dodává, že zásady rozdělování zisku a ztrát podobné těm, na nichž je založena dohoda o převodu zisku a ztrát, platily již v období od roku 1994, tj. od založení společnosti DB AG, do roku 1999, kdy byly různé obchodní jednotky společnosti DB AG začleněny do samostatných dceřiných společností a svázány s mateřským podnikem prostřednictvím dohod upravujících převod zisku a ztrát.

(154) Podle Německa neměly technické úpravy provedené v dohodě o převodu zisku a ztrát v letech 2012 a 2016 v souvislosti s reorganizací skupiny DB vliv na obsah této dohody, a jsou tudíž podle čl. 108 odst. 1 SFEU nepodstatné. To platí tím spíše, že všechny společnosti zapojené do reorganizace byly pod 100% kontrolou společností DB AG, a byly tedy součástí téhož podniku.

(155) Německo dále tvrdí, že výjimka stanovená v čl. 1 písm. b) bodě v) druhé větě procesního nařízení ([71]) není v tomto případě použitelná ze dvou důvodů. Zaprvé, hlavní prvek dohody o převodu zisku a ztrát, tj. převzetí ztrát společnosti DB Cargo mateřskou společností, existoval nejdříve od roku 1994, přičemž je uznáváno, že tato výjimka se nevztahuje zpětně na situace existující před vstupem tohoto nařízení v platnost, k němuž došlo v roce 1999 ([72]). Za druhé Německo tvrdí, že tato výjimka nemůže jít nad rámec ustanovení článku 108 SFEU a vytvářet další kategorie případů týkajících se „nových podpor“. V tomto smyslu lze pochybovat o tom, že se čl. 1 písm. b) bod v) druhá věta procesního nařízení jakýmkoli způsobem slučuje s primárním právem. Kromě toho Německo tvrdí, že judikatura omezuje tuto výjimku pouze na případy, kdy bylo možné předvídat, že se opatření po liberalizaci trhu stane podporou. Toto ustanovení by se dále použilo pouze v případech, kdy je činnost otevřena hospodářské soutěži podle práva Unie ke konkrétnímu datu, které lze předem určit. Nebylo by tedy možné jej použít v případě liberalizace trhu nákladní dopravy, kde k otevření trhu přispívalo po dlouhou dobu (od roku 2003 do roku 2007) velké množství různých opatření na vnitrostátní a evropské úrovni.

(156) Podle Německa by důsledkem považování dohody o převodu zisku a ztrát za existující podporu bylo to, že by Komise měla ukončit formální vyšetřovací řízení. Vzhledem k tomu, že dohoda o převodu zisku a ztrát je individuální podporou, a nikoli režimem, Komise by nemohla navrhovat a prosazovat vhodná opatření podle kapitoly VI procesního nařízení, která upravuje postup týkající se existujících režimů podpory.

([68]) Kontrolní úřad ESVO, rozhodnutí č. 082/23/KOL ze dne 31. května 2023 o zahájení formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se smluv o závazku veřejné služby v přepravě cestujících po železnici v Norsku, body 182 a násl. a bod 250 a násl.

([69]) Německo odkazuje zejména na rozhodnutí Komise ze dne 20. října 2014 ve věci SA.30481 – Nespravedlivá státní podpora ve prospěch Agence France-Press (AFP) (Úř. věst. C 20, 19.1.2018, s. 1); ze dne 24. dubna 2007 ve věci SA.18957 – Financování veřejnoprávních vysílatelů v Německu, 196. bod odůvodnění (Úř. věst. C 185, 8.8.2007, s. 1); ze dne 27. února 2008 ve věci SA.21395 – Financování VRT, 118. bod odůvodnění (Úř. věst. C 143, 10.6.2008, s. 1).

([70]) Německo vysvětluje, že společnost Railion byla založena jako nástroj umožňující zpřístupnit společnost DB Cargo evropským partnerským železnicím.

([71]) Podle čl. 1 písm. b) bod v) procesního nařízení je „existující podporou“ podpora, která se považuje za existující podporu, protože v době, kdy začala být uskutečňována, nevytvářela podporu a poté se stala podporou následkem vývoje společného trhu bez toho, že by byla členským státem pozměněna. Pokud se některá opatření stala podporou následkem liberalizace činnosti právem Unie, taková opatření nebudou považována za existující podporu po datu stanoveném pro liberalizaci.

([72]) Německo odkazuje na nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2 *Poznámky k připomínkám zúčastněných stran*

4.1.2.1 Připomínky Německa k připomínkám asociace ERFA

(157) Německo tvrdí, že zjištění asociace ERFA potvrzují, že německé odvětví železniční nákladní dopravy je vysoce konkurenční a že konkurenti z řad soukromých subjektů v posledních letech neustále zvyšují svůj podíl na trhu. Tyto připomínky vyvracejí tvrzení stěžovatele týkající se protisoutěžních účinků dotčených opatření. Německo dodává, že z článku 345 SFEU, který zakazuje diskriminaci podniků na základě kritéria vlastnictví (veřejného nebo soukromého), vyplývá, že provádění pravidel státní podpory nemůže vést k faktickému zákazu nástrojů organizace vztahů uvnitř skupiny (dohody o převodu zisku a ztrát, poskytování vnitropodnikových služeb nebo úvěrů), které by se vztahovaly pouze na veřejné podniky.

4.1.2.2 Připomínky Německa k vyjádření stěžovatele

(158) Německo vychází ze struktury připomínek stěžovatele a k podmínce *použití státních prostředků* uvádí, že opatření 1 až 3 zahrnují použití příjmů z činnosti skupiny DB, které nejsou státními prostředky. Hodnocení obchodních příjmů obchodního podniku založeného podle soukromého práva jako státních prostředků nemůže být založeno pouze na postavení státu jakožto akcionáře. Je třeba prokázat, že stát má díky svému dominantnímu vlivu možnost kontrolovat využití finančních prostředků ([73]). Německo opakuje svůj argument založený na článku 345 SFEU (viz 105. bod odůvodnění).

(159) Pokud jde o přičitatelnost, Německo uznává, že vytvoření dohody o převodu zisku a ztrát schválil zástupce spolkové vlády na valné hromadě společnosti DB AG. Souhlas státu s opatřením však ke stanovení přičitatelnosti podle článku 107 SFEU nestačí ([74]), neboť judikatura vyžaduje, aby bylo prokázáno, že se orgány veřejné moci aktivně podílely na přijetí opatření nebo že opatření podniku uložily nebo mu daly pokyn, aby jednal určitým způsobem ([75]). Kromě toho nelze přičitatelnost stanovit na základě schválení roční a konsolidované účetní závěrky společnosti DB AG dozorčí radou, jelikož i) takové schválení neznamená dohodu o započtení ztrát a ii) zastoupení vlády v dozorčí radě je příliš malé na to, aby mohlo účinně ovlivnit rozhodnutí tohoto orgánu.

(160) Pokud jde o opatření 2 a 3, Německo zdůrazňuje, že přičitatelnost těchto opatření státu nemůže být založena pouze na skutečnosti, že stát má ve společnosti DB AG 100% podíl. Německo tvrdí, že se na přijetí těchto opatření nepodílel žádný zástupce státu. Podle stanov společnosti DB AG a jednacího řádu dozorčí rady společnosti DB AG konkrétně nemusí být opatření, jako jsou opatření 2 a 3, schválena a ve skutečnosti dozorčí radou nebyla schválena.

(161) Německo dodává, že z faktorů, které uvedl stěžovatel, nelze vyvozovat přičitatelnost opatření 2 a 3. Zaprvé, údajný čistě finanční zájem německého státu získávat dividendy od skupiny DB nepoukazuje na zapojení státu do těchto dvou opatření. Finanční zájem akcionáře se v judikatuře nikdy neobjevil jako kritérium relevantní pro přičitatelnost, a je to tak správně, jelikož by to znamenalo, že by bylo přičitatelné státu každé rozhodnutí přijaté orgány společnosti, neboť na finanční zájem akcionáře může mít dopad každé rozhodnutí.

([73]) Rozsudky Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, ze dne 29. dubna 2004, Řecko v. Komise, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, a ze dne 8. května 2003, Itálie a SIM 2 Multimedia v. Komise, C-328/00 a C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. března 2021, Komise v. Itálie a další, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, a rozsudek Tribunálu ze dne 15. prosince 2021, Oltchim v. Komise, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 13. září 2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, bod 20, a rozsudek Tribunálu ze dne 22. září 2021, DEI v. Komise, T-639/14 RENV, T-352/15 a T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Německo se rovněž odvolává na rozhodnutí (EU) 2021/2182.

(162) Německo dále tvrdí, že přičitatelnost opatření 2 a 3 nelze odvodit ani z ustanovení § 65 BHO nebo z ustanovení PCGK, neboť tyto zákony pouze doplňují zákonná ustanovení týkající se řízení a dohledu nad společnostmi s účastí spolkového státu a nevytvářejí žádné požadavky na schvalování činností, které jsou nad rámec obecných pravidel práva obchodních společností.

(163) A konečně se Německo domnívá, že ostatní faktory přičitatelnosti, na které se stěžovatel odvolává, jsou irelevantní nebo nesrozumitelné.

(164) Pokud jde o podmínku zvýhodnění, Německo tvrdí, že je na Komisi, aby prokázala, zda jsou, nebo nejsou splněny podmínky pro uplatnění kritéria subjektu v tržním hospodářství. Pokud Komise nedisponuje důkazy potřebnými k tomu, aby mohla zjistit, zda by sporná opatření soukromý investor přijal, nesmí to členskému státu být na újmu ([76]). Pouze v případech, kdy je použitelnost kritéria subjektu v tržním hospodářství sporná, musí členský stát na základě objektivních a ověřitelných důkazů prokázat, že předmětné opatření přijal jako akcionář, a nikoli jako orgán veřejné moci.

(165) Kromě toho Německo tvrdí, že se stěžovatel odvolává na judikaturu týkající se kapitálových vkladů, což jsou operace, u nichž se i v soukromém sektoru příležitostně provádějí analýzy ziskovosti nebo obchodní plány. Naopak u nástrojů, jako je dohoda o převodu zisku a ztrát, které jsou neutrálním strukturálním prvkem skupiny, se analýzy ziskovosti předem neprovádějí a nemají smysl. Neexistence analýzy ziskovosti provedené před přijetím dohody o převodu zisku a ztrát je proto pro posouzení, zda by se stát choval jako soukromý subjekt v tržním hospodářství, irelevantní. Německo nakonec konstatuje, že Komisi poskytlo příslušné střednědobé plány, které se vztahují k posuzovaným skutečnostem a které obsahují podrobné analýzy vývoje ziskovosti DB Cargo v nadcházejících letech.

(166) Pokud jde konkrétně o opatření 1, Německo se domnívá, že stěžovatel se ve svých připomínkách nesprávně zaměřuje na skutečnost, že dohoda o převodu zisku a ztrát byla v roce 2012 obnovena, a to i navzdory neustálým ztrátám a údajně nedostatečným vyhlídkám na zisk. Stěžovatel přitom nebere v úvahu, že i) v letech 2006 až 2008 převedla společnost DB Cargo na společnost DB AG zisky přesahující 500 milionů EUR; ii) ztráty v roce 2009 byly přímým důsledkem finanční krize a v následujících letech se je společnosti DB Cargo podařilo omezit (2010: –148 milionů EUR, 2011: –100 milionů EUR, 2012: –31 milionů EUR); iii) dohoda o převodu zisku a ztrát z roku 2012 byla uzavřena v očekávání návratu k ziskovosti, který byl očekáván i ve střednědobých plánech; iv) dohoda o převodu zisku a ztrát nesmí být považována za izolovaný nástroj, ale za nástroj umožňující vytvoření daňové jednotky, pomocí níž lze vyrovnat ztráty jedné dceřiné společnosti na úrovni celé skupiny.

(167) Pokud jde o opatření 2, Německo odkazuje na své připomínky týkající se nejednoznačnosti pojmu „vnitroskupinové služby“ a opakuje své argumenty uvedené ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení, které se týkají rozlišení mezi funkcemi služeb a skupinovými funkcemi a stanovení jejich cen.

(168) Pokud jde o opatření 3, Německo tvrdí, že tvrzení stěžovatele jsou nesprávná. Německo tvrdí, že smlouvy o úvěrech mezi společnostmi DB AG a DB Cargo byly uzavřeny za tržních podmínek, a v tomto ohledu opakuje své argumenty uvedené ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení. Kromě toho Německo tvrdí, že skutečnost, že společnost DB Cargo je vlastněná státem, nemá vliv na podmínky úvěrů, které společnost DB Cargo sjednala.

(169) Pokud jde o opatření 4, Německo opakuje argumenty týkající se uplatňování zásady „als-ob-Kosten“, které uvedlo ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení. Kromě toho Německo tvrdí, že se projednávaná věc liší od věci C-211/15 P Orange/France Télécom v. Komise. Na rozdíl od společnosti DB AG v tomto případě konkrétně společnost France Télécom platila nižší příspěvky na sociální zabezpečení než její konkurenti.

([76]) Německo odkazuje na stanovisko generální advokátky J. Kokott ve věci Comune di Milano v. Komise, C-160/19 P, EU:C:2020:591, bod 98.

(170) Německo rovněž zpochybňuje argumenty stěžovatele týkající se procesních otázek. Německo tvrdí, že není nutné tato čtyři sporná opatření pozastavit, neboť se nejedná o státní podporu. Německo podpůrně tvrdí, že opatření představují existující podporu, a opakuje argumenty, které v tomto ohledu uvedlo ve svých dopisech ze dne 17. května a 26. září 2023.

4.1.3 *Slučitelnost s vnitřním trhem*

(171) Německo tvrdí, že dotyčná opatření nepředstavují státní podporu, a proto je otázka jejich slučitelnosti bezpředmětná. Německo podpůrně tvrdí, že tato čtyři sporná opatření jsou existujícími podporami a případné otázky týkající se jejich slučitelnosti by měly být posouzeny v rámci kapitoly VI procesního nařízení.

(172) Německo a společnost DB AG / DB Cargo rozhodly, že se společnost DB Cargo podrobí plánu hospodářské transformace, který podle názoru Německa zároveň splňuje požadavky plánu restrukturalizace ve smyslu pokynů Komise pro podporu na záchranu a restrukturalizaci ([77]) (dále jen „pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci“).

4.1.4 *Plán restrukturalizace společnosti DB Cargo*

4.1.4.1 Popis plánu restrukturalizace a posílení podpory na restrukturalizaci

(173) V červenci 2022 přijaly správní rada společnosti DB Cargo AG a správní rada společnosti DB AG rozhodnutí o zahájení řízení, které nakonec vyústilo v plán transformace, a najaly poradenskou společnost, která měla vypracovat strategii transformace pro tři segmenty činnosti skupiny DB Cargo (doprava ucelenými vlaky, přeprava jednovozových nákladních zásilek a kombinovaná doprava) s cílem zajistit, aby se společnost během tří let dostala do dobré ekonomické situace. V září 2022 vybraly správní rada společnosti DB Cargo AG a správní rada společnosti DB AG jako konzultanty pro vypracování strategie transformace společnost Roland Berger. Zahájení plánu transformace společnosti DB Cargo bylo nezbytnou reakcí na významné výzvy, kterým společnost čelí.

(174) Tento plán, u něhož již dochází k provádění, Německo dne 30. října 2023 a následně prostřednictvím různých aktualizací předložilo Komisi v rámci tohoto řízení, aby bylo možné jej posoudit jako plán restrukturalizace ve smyslu pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

4.1.4.1.1 Plán restrukturalizace společnosti DB Cargo

4.1.4.1.1.1 Přehled plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo

(175) Německo vysvětluje, že cílem plánu transformace společnosti DB Cargo je dlouhodobě posílit postavení společnosti DB Cargo, aby mohla poskytovat potřebný příspěvek k dosažení podnikových cílů společností DB AG. Akční plán je koncipován v souladu s heslem „Evropa potřebuje silného poskytovatele železniční logistiky. Pro klima a udržitelnou ekonomiku“. Německo tedy očekává, že společnost DB Cargo významně přispěje ke zvýšení podílu železniční dopravy na německém a evropském dopravním trhu a zároveň zlepší svou vlastní ekonomickou udržitelnost.

(176) Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo bude transformovat svůj obchodní model, aby dosáhla ziskovosti a konkurenceschopnosti. Transformace je nutná vzhledem k tomu, že vysoce složitý systém společné produkce nebyl schopen pružně reagovat na požadavky zákazníků v rámci stávající infrastruktury. Výsledkem je klesající produktivita a velká dodatečná finanční zátěž, která má drastický dopad na zisk. Německo dále tvrdí, že společnost DB Cargo se musí transformovat, aby se opět stala zisková a konkurenceschopná. Aby společnost DB Cargo mohla rychleji reagovat na tyto výzvy a požadavky zákazníků, upraví podle Německa svůj obchodní model tak, že vzniknou menší, cílenější oblasti činnosti. Toto přizpůsobení je založeno na sektorech činností / skupinách zákazníků. V této souvislosti bude segment jednovozových nákladních zásilek nadále provádět úzkou výměnu služeb se všemi těmito obchodními odvětvími / skupinami zákazníků.

([77]) Sdělení Komise – Pokyny pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci nefinančních podniků v obtížích (Úř. věst. C 249, 31.7.2014, s. 1).

(177) Německo naznačuje, že tyto cílenější oblasti činnosti získají plnou autonomii, odpovědnost a veškeré zdroje pro svou činnost. Očekává se, že tento způsob fungování výrazně sníží složitost modelu produkce, což by mělo výrazně snížit náklady a zlepšit konkurenceschopnost.

(178) Pokud jde o oblast železniční logistiky, Německo uvádí, že společnost DB Cargo nyní systematicky nabízí svým zákazníkům služby specifické pro dané odvětví v rámci dodavatelských řetězců svých zákazníků, aby posílilo svou přítomnost na trhu jakožto poskytovatel služeb v oblasti železniční logistiky. Jedná se o logistická řešení, která v podstatě zahrnují službu železniční dopravy a doplňují ji dalšími moduly (například silniční dopravou, skladováním a dalšími individuálními logistickými službami).

(179) Oblast přepravy jednovozových nákladních zásilek, která je klíčovou složkou současné železniční nákladní dopravy v Německu a Evropě, nemůže být vzhledem k současnému obecnému rámci provozována na čistě komerčním základě jako síť s plným pokrytím. Při provádění plánu transformace společnosti DB Cargo proto Německo očekává, že se přeprava jednovozových nákladních zásilek dále rozvine do podoby standardizované a odolné sítě flexibilních možností nákladní dopravy orientované na nabídku, a to s přihlédnutím k finančním prostředkům stanoveným ve spolkovém rozpočtu na rok 2024, a že bude organizována způsobem, který je výrazně nákladově efektivnější. Německo dále uvádí, že ve střednědobém a dlouhodobém horizontu se účinnost systému zvýší také díky novým technologiím, jako je digitální automatické spřahování (DAC).

(180) Německo dále vysvětluje, že trhem budoucnosti je s ohledem na železniční nákladní dopravu kombinovaná doprava. Německo uvádí, že aby mohla společnost DB Cargo nabízet konkurenceschopné služby, má rovněž v úmyslu v budoucnu zavést strukturální opatření.

(181) Německo dále vysvětluje, že v rámci svého plánu transformace bude společnost DB Cargo investovat do moderních vícesystémových lokomotiv a nových technologií pro železniční vozy. Německo očekává, že díky pokroku v oblasti digitalizace a automatizace bude společnost DB Cargo schopna mnohem efektivněji a rychleji provádět také procesy v železniční dopravě, tj. řazení vlaků, úpravu vozů a údržbu, a tím zvýšit svou konkurenceschopnost.

(182) Německo uvádí, že díky moderním přepravním zařízením, která splňují požadavky zákazníků, se společnost DB Cargo snaží hlouběji integrovat do logistických řetězců zákazníků. Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo proto intenzivně pokračuje ve vývoji svých nákladních vozů.

(183) Německo vysvětluje, že tím, že se zaměřuje na digitalizaci, optimalizaci nákladů a udržitelnost, se společnost DB Cargo snaží překonat své současné potíže a zabezpečit svou budoucnost jako vedoucího hráče na evropském trhu železniční nákladní dopravy. Německo proto tvrdí, že strategické iniciativy uvedené v plánu restrukturalizace představují jasnou cestu k navrácení životaschopnosti prostřednictvím dlouhodobé stability a růstu.

4.1.4.1.1.2 Opatření plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo

(184) Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo zahájila plán restrukturalizace, který se vyznačuje radikálními změnami v systému produkce, ukončením vzájemných vazeb mezi segmenty, opatřeními k optimalizaci portfolia, partnerskou spoluprací namísto vlastních činností a zásadně upravenými požadavky na zdroje.

(185) Německo dále uvádí, že jednotlivá opatření plánu restrukturalizace byla vypracována pro jednotlivé segmenty, a to pro segment jednovozových nákladních zásilek, segment kombinované dopravy a pro příslušné námořní, kontinentální a přepravní divize segmentu kombinované dopravy. Kromě toho byla navržena další zastřešující restrukturalizační opatření zaměřená na evropské dceřiné společnosti, ale i na struktury režijních pracovníků v oblasti administrativy a produkce a řídicí věže ([78]).

([78]) Popis řídicí věže společnosti DB Cargo viz 237. a následující body odůvodnění.

(186) V této souvislosti Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo dokončila zákonem požadovaná jednání o sladění zájmů se zástupci zaměstnanců, pokud jde o snížení personálních nákladů, které po zvýšení mezd, jež mezitím vstoupilo v platnost, nadále činí více než 100 milionů EUR ročně. Dne 2. října 2024 dosáhl smírčí výbor společného výsledku a dohodl se na snížení počtu pracovních sil o 4 582 zaměstnanců na plný pracovní úvazek (cca 25 % zaměstnanců), a to do 31. prosince 2026 ve srovnání s prosincem 2023, a na dalším snížení počtu zaměstnanců na plný pracovní úvazek o 361 zaměstnanců do prosince 2029, což znamená celkové snížení počtu zaměstnanců na plný pracovní úvazek o 4 943 (cca 27 % zaměstnanců). Německo dále uvádí, že společnost DB Cargo se zpočátku zaměřovala na kombinovanou dopravu, režijní náklady související s administrativou a produkcí a řídicí věží, a vysvětluje, že společnost DB Cargo se v souladu s opatřeními plánu restrukturalizace uvedenými v následujících oddílech bude dále zaměřovat zejména na přepravu jednovozových nákladních zásilek a přepravu ucelenými vlaky, mimo jiné s důsledky pro snížení počtu pracovních sil.

Tabulka 10

Výsledky dosažené výborem pro sladění zájmů, ke dni 2. října 2024: Snížení počtu zaměstnanců na plný pracovní úvazek ve společnosti DB Cargo AG

Plné pracovní úvazky	konec roku 2023	konec roku 2024	konec roku 2025	konec roku 2026	konec roku 2027	konec roku 2028	konec roku 2029
Provozní personál (strojvedoucí, posunovači atd.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Údržba	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Režie související s produkcí včetně řídicí věže	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Správní režie (včetně IT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 29.

4.1.4.1.1.3 Opatření plánu restrukturalizace v segmentu jednovozových nákladních zásilek

(187) Německo vysvětluje, že přeprava jednovozových nákladních zásilek v případě společnosti DB Cargo zahrnuje celostátní svoz a rozvoz jednotlivých vozů a skupin vozů od různých odesílatelů. Po svozu jsou vozy v několika fázích spojovány do podoby dálkových vlaků. Následně musí být dálkové vlaky před konečným rozvozem rozděleny zpět na jednotlivé vozy nebo manipulační vlaky. Vysoce složitý proces spojování vyžaduje rozsáhlé infrastrukturní zdroje a také manuální činnosti a řídicí kapacity pro plánování a dispečink.

(188) Německo dále uvádí, že přeprava jednovozových nákladních zásilek je považována za udržitelnější alternativu k silniční kamionové dopravě, která je její přímou konkurencí v oblasti malých a středně velkých zásilek. Restrukturalizace její produkce a obchodního modelu je nezbytná, nutné jsou ale i režimy státní podpory, aby bylo možné překonat systémovou nevýhodu přepravy jednovozových nákladních zásilek oproti silniční nákladní dopravě a zajistit ekologičtější přepravu po železnici, a nikoli po silnici. Německo proto tvrdí, že plánovaná opatření plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo v oblasti přepravy jednovozových nákladních zásilek mají za cíl splnit požadavky na dlouhodobou životaschopnost a zvýšit konkurenceschopnost přepravy jednovozových nákladních zásilek.

4.1.4.1.1.3.1 Plán restrukturalizace – opatření 1: Optimalizace sítě segmentu jednovozových nákladních zásilek prostřednictvím přepracování koncepce

(189) Německo vysvětluje, že celkovým cílem přepracování sítě pro přepravu jednovozových nákladních zásilek je a) radikální zjednodušení a zvýšení spolehlivosti produkce a b) následná standardizace obchodní nabídky.

(190) Německo uvádí, že pokud jde o budoucí model produkce, bude personálně a technicky posílen segment jednovozových nákladních zásilek, což představuje radikální změnu ve srovnání s dnešní integrovanou přepravou jednovozových nákladních zásilek, přepravou ucelenými vlaky a kombinovanou dopravou. Německo očekává, že toto restrukturalizační opatření povede k vyšší spolehlivosti/odolnosti, zvýší kvalitu a umožní úspory nákladů, které překonají synergie integrované přepravy, tj. sníží storno poplatky a zvýší účinnost zdrojů (např. nižší počet potřebných lokomotiv). Kromě toho Německo uvádí, že budoucí koncepce sítě společnosti DB Cargo se zaměří na zvýšení frekvence spojů na dlouhých trasách, konsolidaci kratších spojů a umožní pružnější směrování vozů, tj. lepší rozložení fixních nákladů a snížení počtu míst určení.

(191) Německo dále naznačuje, že obchodní nabídka bude postupně standardizována, čímž se minimalizují individuální, specifické požadavky zákazníků. Německo dále uvádí, že odstranění nutnosti stanovovat priority podle jednotlivých zákazníků by mělo vést ke zvýšení výkonu zařízení pro seřaďování a k výraznému snížení složitosti plánování a dispečinku, tj. ke zvýšení efektivity režijních nákladů.

(192) Německo uvádí, že k rozjezdu revidované sítě by mělo dojít od roku 2025.

4.1.4.1.1.3.2 Plán restrukturalizace – opatření 2: Opatření pro celkovou optimalizaci přepravy v segmentu jednovozových nákladních zásilek

(193) Německo uvádí, že plán restrukturalizace počítá vedle koncepce sítě společnosti DB Cargo také se dvěma zastřešujícími opatřeními pro optimalizaci produkce s cílem zlepšit náklady na přepravu jednovozových nákladních zásilek:

a) Revize stávajících napájecích a distribučních služeb pro jednotlivé vozy, tj. budou přeskupeny, omezeny nebo zrušeny služby, které jsou v současné době ekonomicky nevýnosné. Německo uvádí, že opatření se již zavádí a první účinky by se měly projevit okamžitě.

b) Úspory nákladů na energie díky používání dvourežimových lokomotiv namísto méně úsporných lokomotiv poháněných naftou. Německo uvádí, že podle očekávání se pozitivní účinky tohoto opatření začnou projevovat od roku 2026.

4.1.4.1.1.3.3 Plán restrukturalizace – opatření 3: Opatření ke zlepšení kvality a úpravě základní ceny v segmentu jednovozových nákladních zásilek

(194) Německo uvádí, že tato vylepšení modelu produkce povedou ke zlepšení kvality služby pro zákazníka (např. zvýšení spolehlivosti/odolnosti). V souladu s tímto zlepšením kvality Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo vyjednává o úpravách cen s cílem i) lépe pokrýt současný nárůst přepravních nákladů a ii) lépe zohlednit ochotu zákazníků platit za služby přepravy jednovozových nákladních zásilek. Německo upřesňuje, že příslušné úpravy cen budou představovat skutečné zvýšení základních cen nad rámec kompenzací nákladů na faktory produkce a vstoupí v platnost již v roce 2024.

4.1.4.1.1.3.4 Dopady opatření plánu restrukturalizace v segmentu jednovozových nákladních zásilek na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo

Tabulka 11

Dopady opatření plánu restrukturalizace v segmentu jednovozových nákladních zásilek na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo

		Dopady na EBIT (v milionech EUR)				
Druh segmentu	Restrukturalizační opatření	2024	2025	2026	2027	2028
Optimalizace sítě	pro přepravu jednovozových nákladních zásilek prostřednictvím přezkumu koncepce	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Opatření pro celkovou optimalizaci výroby s dopadem na přepravu jednovozových nákladních zásilek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zlepšení kvality a úprava základní ceny	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 30.

4.1.4.1.1.4 Opatření plánu restrukturalizace v segmentu ucelených vlaků:

(195) Německo vysvětluje, že přeprava ucelenými vlaky se vyznačuje tím, že jsou objemy ze železničních vleček / míst nakládky do železničních vleček / míst vykládky přepravovány přímým spojením beze změny řazení vlaku. Klíčovým faktorem výkonnosti ucelených vlaků je proto dostatečné využití kapacity v přepravě na dlouhé vzdálenosti. Pokud jde o segment ucelených vlaků, Německo uvádí, že společnost DB Cargo se zaměřuje na široké pokrytí sítě různými formami dopravy včetně složitějších logistických řešení. Níže jsou popsána hlavní opatření plánu restrukturalizace pro segment ucelených vlaků, která se zaměřují na přechod k tomu, aby fungovala jako inteligentní poskytovatel logistických služeb.

4.1.4.1.1.4.1 Plán restrukturalizace – opatření 4: Logistická řešení pro segment ucelených vlaků a optimalizace portfolia

(196) Německo uvádí, že plán restrukturalizace společnosti DB Cargo se zaměří na inteligentní logistická řešení s ohledem na přepravu ucelenými vlaky (např. řešení na míru nebo složitá/přeshraniční doprava) a provede strukturovaný přezkum portfolia podle dvou klíčových prvků:

a) změny v koncepcích produkce s cílem zvýšit efektivitu i kvalitu tam, kde společnost DB Cargo může nabídnout jedinečný prodejní výhodu;

b) cenová diferenciace s upravenými cenami pro zákazníky, kteří vykazují větší ochotu platit a jsou značně závislí na železničních službách. V této souvislosti by mohlo dojít k ukončení činností u vybraných tras a zákazníků s jednoduššími potřebami (např. doprava z bodu do bodu), aby bylo možné využít uvolněné zdroje pro složitější/inteligentnější logistická řešení (případně ve spolupráci s partnery), která by vedla k vyšší marži. Německo tvrdí, že společnost DB Cargo bude obecně pokračovat pouze v dopravě, u níž se očekává pozitivní perspektiva hospodářského vývoje. Německo dále uvádí, že optimalizace portfolia bude provedena okamžitě a její účinky se začnou projevovat od roku 2024.

4.1.4.1.1.4.2 Plán restrukturalizace – opatření 5: Zvýšení spolehlivosti přepravy v segmentu ucelených vlaků

(197) Německo vysvětluje, že v současné době ucelené vlaky společnosti DB Cargo pocházejí z integrovaného přepravního systému, který zahrnuje další ucelené vlaky, kombinovanou dopravu a přepravu jednovozových nákladních zásilek. Německo dále uvádí, že potenciální synergie z integrované přepravy nejsou ve společnosti DB Cargo často realizovány (např. z důvodu nepředvídatelných událostí, jako jsou stavební práce na infrastruktuře prováděné v krátkém časovém horizontu, technické problémy, dostupnost zdrojů), a proto vedou k vyšším skutečným nákladům na produkty.

(198) Německo vysvětluje, že toto opatření plánu restrukturalizace předpokládá, že budoucí provoz ucelených vlaků bude limitován přidělením vyčleněných prostředků (podobně jako v případě odpovídajícího opatření v oblasti jednovozových nákladních zásilek), aby se minimalizovala závislost a zvýšila kvalita produktů. Stejně tak Německo uvádí, že v rámci tohoto opatření plánu restrukturalizace bude zavedena jasná a jednotná odpovědnost za odvětví, zákazníky a produkty.

(199) Německo dále vysvětluje, že zvýšení spolehlivosti ([79]) přepravy bude dále urychleno zavedením nových kolektivních smluv, které zlepší pružnost směnových modelů. V rámci kola kolektivního vyjednávání v roce 2023 dosáhly společnosti DB AG a DB Cargo významného příspěvku ze strany odborového svazu EVG na podporu restrukturalizace společnosti DB Cargo, neboť tento svaz zavedl možnost rozšířených směnových modelů pro strojvedoucí, což společnosti DB Cargo zajistilo vyšší pružnost (v těchto modelech je strojvedoucím (dobrovolně) přidělována práce ve vícedenních pracovních cyklech s několika dobami odpočinku mimo domov (přičemž je jim poskytována finanční pobídka) a delšími dobami odpočinku doma). Německo uvádí, že to povede ke zvýšení produktivity, a to díky snížení počtu personálních změn, ale i možnosti přiřazení strojvedoucích nezávisle na původním pracovišti. Německo předpokládá, že k rozjezdu revidovaného systému produkce společnosti DB Cargo dojde nejpozději v roce 2025.

4.1.4.1.1.4.3 Plán restrukturalizace – opatření 6: Zlepšení kvality v segmentu ucelených vlaků a související úpravy základních cen

(200) Německo tvrdí, že zlepšení kvality služeb pro zákazníky společnosti DB Cargo (např. zvýšení spolehlivosti) odůvodní úpravy cen, které jsou vyjednány s cílem i) lépe pokrýt současný nárůst nákladů na dopravu a ii) lépe zohlednit ochotu zákazníků platit za kvalitnější služby ucelených vlaků. Německo vysvětluje, že příslušné úpravy cen společnosti DB Cargo budou představovat skutečné zvýšení základních cen nad rámec kompenzací nákladů na výrobní faktory a vstoupí v platnost již v roce 2024.

4.1.4.1.1.4.4 Dopady opatření plánu restrukturalizace v segmentu ucelených vlaků na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo

Tabulka 12

Dopady opatření plánu restrukturalizace v segmentu ucelených vlaků na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo

Druh segmentu	Restrukturalizační opatření	*Dopady na EBIT (v milionech EUR)*				
		2024	2025	2026	2027	2028 (odhad)
Ucelený vlak	Logistická řešení a optimalizace portfolia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zvýšení spolehlivosti přepravy (včetně nových kolektivních smluv)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zlepšení kvality a úprava základní ceny	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 31.

([79]) Německo vysvětluje, že plánem společnosti DB Cargo je, aby výstupy a prognózy jejího výrobního modelu byly stále přesnější, a to i v případě, že bylo nutné z důvodu nepředvídaných okolností změnit jednu nebo více vstupních proměnných nebo předpokladů.

4.1.4.1.1.5 Opatření plánu restrukturalizace v segmentu kombinované dopravy

(201) Německo vysvětluje, že kombinovaná doprava se vyznačuje multimodální přepravou, která využívá nákladní automobily pro první a poslední úsek směrem k terminálům nebo přístavům a železnici pro dlouhé vzdálenosti mezi nimi. Segment je rozdělen na tři dílčí segmenty: i) námořní kombinovaná doprava zahrnuje přepravu kontejnerů mezi přístavy a příslušným vnitrozemím, ii) kontinentální kombinovaná doprava zahrnuje přepravu kontejnerů pro volně ložené zboží, návěsů a výměnných nástaveb z terminálu do terminálu a iii) zprostředkování služeb pro dopravce, který zahrnuje pouze trakční služby pro externí železniční dopravce nebo spediční podniky.

(202) Pokud jde o první dva segmenty, Německo uvádí, že hráči buď pokrývají jednotlivé prvky hodnotového řetězce (trakce, provoz terminálu, provozovatel), nebo nabízejí všechny služby v rámci hodnotového řetězce jako integrovaný provozovatel. Německo dále vysvětluje, že společnost DB Cargo zaujímá se svou dceřinou společností TFG pozici jak provozovatele v námořním segmentu, tak dodavatele trakčního proudu (konkrétně samotná společnost DB Cargo). Pokud jde o kontinentální segment, Německo uvádí, že i zde je společnost DB Cargo dodavatelem trakčního proudu a kromě toho vlastní podíly (ale nemá většinovou účast) v provozovateli, společnosti Kombiverkehr GmbH & Co. KG. Pokud jde o zprostředkování služeb pro dopravce, Německo uvádí, že společnost DB Cargo nabízí pouze trakční proud.

(203) V následujícím oddíle jsou uvedena hlavní opatření plánu restrukturalizace pro každý z těchto tří dílčích segmentů.

4.1.4.1.1.5.1 Plán restrukturalizace – opatření 7: Změna výroby v dílčím segmentu námořní kombinované dopravy

(204) Německo vysvětluje, že v současné době ucelené vlaky společnosti DB Cargo pocházejí z integrovaného přepravního systému, který zahrnuje přepravu jednovozových nákladních zásilek a přepravu ucelenými vlaky. Synergie z této integrované přepravy jsou menší než výsledná složitost, což vede ve srovnání s přímými konkurenty k problémům s kvalitou spojeným s narušením a ke zvýšeným nárokům na zdroje (např. náklad obranného zboží nebo uhlí v rámci přepravy jednovozových nákladních zásilek nebo dopravy ucelenými vlaky, který má ve srovnání s intermodálním nákladem větší prioritu, vede ke zpoždění v námořní kombinované dopravě). Německo dále uvádí, že plán restrukturalizace proto zahrnuje dvě opatření, která společnost DB Cargo zavede:

a) Segmentu námořní dopravy budou přiděleny vyčleněné prostředky (strojvedoucí, lokomotivy a nákladní vozy) s cílem zlepšit kvalitu produktů a umožnit provozovat vlaky, které byly v předchozí době zrušeny z důvodu nedostupnosti produktů

b) Dne 2. října 2024 dosáhl výbor pro sladění zájmů dohody o úpravě stávajícího pracovního řádu společnosti v oblasti námořní kombinované dopravy. V důsledku toho bude dosaženo téhož zvýšení produktivity jako v alternativní variantě transformace, která počítá se snížením dodávek trakčního proudu společností DB Cargo a přesunutím dodávek trakčního proudu na dceřiné společnosti, které mají ve svých pracovních smlouvách obsaženu větší pružnost, což povede k vyšší produktivitě strojvedoucích (např. odpočinek ve vzdálenější stanici, zvláštní náhrada za dobu strávenou na cestě). Německo dále vysvětluje, že díky dosažení této dohody v říjnu 2024 bude nyní moci společnost DB Cargo vzhledem k novým pracovním předpisům snížit počet vlastních strojvedoucích, režijních pracovníků souvisejících s produkcí a pracovníků řídicí věže, což umožní zvýšit produktivitu. Společnost DB Cargo proto nebude muset přesouvat činnosti na dceřiné společnosti zabývajícími se dodávkami trakčního proudu.

4.1.4.1.1.5.2 Plán restrukturalizace – opatření 8: Přepracování sítě dílčího segmentu námořní kombinované dopravy

(205) Německo vysvětluje, že v současném modelu sítě společnosti DB Cargo využívá námořní provozovatel, společnost TFG, k rozdělování provozu mezi německé námořní přístavy a vnitrozemí koncept posunování, zatímco konkurenti využívají terminály kombinované dopravy. Německo uvádí, že v rámci plánu restrukturalizace bude přesměrování na společnost TFG v průběhu času přesunuto na terminály kombinovaných dopravních uzlů namísto využívání seřaďovacích nádraží, aby bylo možné zlepšit využití vlaků, zvýšit jejich kapacitu a přesouvat kontejnery nákladově efektivnějším způsobem. Německo dále uvádí, že společnost DB Cargo kvůli potřebnému přístupu k uzlovým terminálům a přesunu jízdních řádů plánuje do roku 2026 zavést nový model produkce.

4.1.4.1.1.5.3 Plán restrukturalizace – opatření 9: Začlenění terminálů dílčího segmentu námořní kombinované dopravy

(206) Německo vysvětluje, že kontejnerový terminál je důležitou součástí hodnotového řetězce v kombinované dopravě a že provozovatelé, kteří začlení provoz terminálu do trakčního řetězce, jsou schopni dosáhnout ziskovosti. Německo dále uvádí, že plán restrukturalizace společnosti DB Cargo zahrnuje rozšíření jejího provozu terminálů prostřednictvím lepší spolupráce s poskytovatelem terminálů, společností DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße) s cílem umožnit společnosti DB Cargo nabízet integrovanější sortiment produktů (např. včetně skladování kontejnerů), optimalizovat svou výrobu (např. lepší sladění kolejí a terminálových slotů) a realizovat synergie v místech, kde již provozuje depa a kde společnost DUSS provozuje své terminály vedle zařízení společnosti DB Cargo.

4.1.4.1.1.5.4 Plán restrukturalizace – opatření 10: Optimalizace portfolia dílčího segmentu námořní kombinované dopravy

(207) Německo uvádí, že plán restrukturalizace společnosti DB Cargo předpokládá optimalizaci portfolia námořních tras, zejména pokud jde o trasy s nízkou poptávkou a nízkou ziskovostí, přičemž účinek těchto opatření se projeví v roce 2024.

4.1.4.1.1.5.5 Plán restrukturalizace – opatření 11: Zhodnocení možností partnerství v dílčím segmentu námořní kombinované dopravy

(208) Německo uvádí, že v segmentu námořní dopravy dopravci provozující liniovou dopravu i provozovatelé terminálů uplatňují strategie vertikální integrace, aby zvýšili míru navracení zákazníků, zajistili přepravní kapacitu a internalizovali marže. Německo dále tvrdí, že pro provozovatele námořní dopravy společnosti DB Cargo, společnost TFG, představuje takový strategický vývoj ze strany jeho konkurentů riziko ztráty objemu v případě, že jejich klíčoví zákazníci, tj. provozovatelé liniové dopravy, přesunou svůj objem ke konkurentům, s nimiž spolupracují např. v rámci výše uvedené vertikální integrace. Německo se zároveň domnívá, že investice partnera by společnosti TFG umožnila zajistit objemy a získat přímý přístup ke koncovým zákazníkům. Německo dále vysvětluje, že v rámci plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo v současné době vyhodnocuje možnosti partnerství v této oblasti.

4.1.4.1.1.5.6 Plán restrukturalizace – opatření 12: Změna velikosti dílčího segmentu kontinentální kombinované dopravy ve společnosti Kombiverkehr

(209) Německo uvádí, že společnost DB Cargo vlastní podíly (ale nemá většinovou kontrolu) ve společnosti Kombiverkehr GmbH & Co. KG (dále jen „KVG“), která je jedním ze dvou předních evropských provozovatelů (50 % akcií vlastní společnost DB Cargo a zbývajících 50 % více než 200 spedičních podniků). Německo se domnívá, že k dosažení dlouhodobé konkurenceschopnosti je nutné změnit stávající obchodní model, v němž je společnost DB Cargo pouze dodavatelem trakčních služeb. Německo dále vysvětluje, že společná jednání o novém obchodním modelu založeném na partnerství s cílem dosáhnout ziskovosti byla zahájena v srpnu 2023, ale nevedla ke zdárnému výsledku.

(210) V této souvislosti Německo dále vysvětluje, že nejpozději do ledna 2025 dojde k postupnému ukončení vztahů, které nepřinášejí požadované marže. Od třetího čtvrtletí roku 2024 začala společnost KVG přesouvat velkou část svých železničních činností na externí poskytovatele trakčních služeb tak, aby spediční podniky, které požadují služby kombinované dopravy, měly v budoucnu nadále přístup k většině sítě tratí společnosti KVG. Všechny služby, které společnost DB Cargo zajišťuje s pomocí společnosti KVG a které společnosti DB Cargo nepřinášejí hospodářsky životaschopnou perspektivu, byly mezitím postupně ukončeny, aby se zabránilo dalším ztrátám.

4.1.4.1.1.5.7 Plán restrukturalizace – opatření 13: Změna provozu v dílčím segmentu kontinentální kombinované dopravy

(211) Německo vysvětluje, že v současné době vlaky kombinované dopravy pocházejí z integrovaného přepravního systému, který zahrnuje přepravu jednovozových nákladních zásilek a přepravu ucelených vlaků, ale že synergie z integrované přepravy jsou menší než výsledná složitost, která vede ve srovnání s přímými konkurenty společnosti DB Cargo k problémům s kvalitou spojeným s narušením a ke zvýšeným nárokům na zdroje. Německo proto uvádí, že v rámci plánu restrukturalizace budou zavedena dvě opatření:

a) Segmentu kontinentální kombinované dopravy budou přiděleny zvláštní zdroje s cílem zlepšit kvalitu produktů a umožnit provozovat vlaky, které byly v předchozí době zrušeny z důvodu nedostupnosti produktů.

b) Při slaďování zájmů, které bylo dokončeno dne 2. října 2024, se strany dohodly na úpravě stávajícího pracovního řádu společnosti v oblasti kontinentální kombinované dopravy. V důsledku toho se nyní dosahuje téhož zvýšení produktivity jako v případě alternativy externího zajišťování trakčních služeb dceřinými společnostmi zabývajícími se dodávkami trakčního proudu, které mají ve svých pracovních smlouvách obsaženu větší pružnost, a tedy vyšší produktivity strojvedoucích (např. odpočinek ve vzdálenějších stanicích, zvláštní náhrada za dobu strávenou na cestě), o kterou se původně usilovalo. Německo dále uvádí, že po dosažení této dohody v říjnu 2024 bude nyní společnost DB Cargo moci snížit počet strojvedoucích, režijních pracovníků souvisejících s produkcí a pracovníků řídicí věže, a to vzhledem k novým pracovním předpisům, které umožní od roku 2025 zvýšit produktivitu. Společnost DB Cargo proto nebude muset přesouvat činnosti na dceřiné společnosti zabývajícími se dodávkami trakčního proudu.

4.1.4.1.1.5.8 Plán restrukturalizace – opatření 14: Optimalizace portfolia dílčího segmentu zprostředkování služeb pro dopravce

(212) Německo vysvětluje, že optimalizace portfolia činností, které v současné době nepřinášejí požadovanou marži a které nepřinášejí hospodářsky životaschopnou perspektivu, byla zahájena již v roce 2023 v rámci plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo. Provoz s nízkou marží, který nemůže naplnit požadované ambice v oblasti provozní marže a/nebo u kterého zákazníci nepřijmou nezbytné úpravy cen, bude z portfolia vyřazen. Německo dále vysvětluje, že v současné době jsou na základě zkušeností prodejního týmu společnosti DB Cargo odhadovány reakce zákazníků na úpravy cen se a podle toho se plánují úpravy. Německo očekává, že v roce 2024 dojde ve srovnání s objemem v roce 2023 ke snížení objemu přibližně o […] % a v roce 2025 přibližně o […] % a že v případě, že cenové úpravy nebude akceptovat větší počet zákazníků společnosti DB Cargo, tato míra snížení bude upravena.

4.1.4.1.1.5.9 Dopady opatření plánu restrukturalizace v segmentu kombinované dopravy na prognózy EBIT společnosti DB Cargo

Tabulka 13

Dopady opatření plánu restrukturalizace v segmentu kombinované dopravy na prognózy EBIT společnosti DB Cargo

		Dopady na EBIT (v milionech EUR)				
Druh segmentu	Restrukturalizační opatření	2024	2025	2026	2027	2028 (odhad)
Námořní kombinovaná doprava		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Model produkce / konečný uzel v Maschenu					
	Limitovaná přeprava a přepracování sítě	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Snížení správní režie ve všech společnostech provozujících námořní kombinovanou dopravu (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimalizace portfolia a zvýšení cen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Druh segmentu	Restrukturalizační opatření	*Dopady na EBIT (v milionech EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028 (odhad)
Kontinentální kombinovaná doprava a zprostředkování služeb pro dopravce	Limitovaná přeprava	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Snížení správní režie v segmentu kontinentální kombinované dopravy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Změna velikosti sítě společnosti Kombiverkehr (optimalizace portfolia) a zvýšení cen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 33.

4.1.4.1.1.6 Restrukturalizační opatření v evropských dceřiných společnostech společnosti DB Cargo

(213) Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo má zahraniční dceřiné společnosti v těchto třinácti zemích: Nizozemsko, Francie, Dánsko, Itálie, Švýcarsko, Belgie, Spojené království, Španělsko, Polsko a čtyři společnosti ve východoevropském koridoru, jimiž jsou Česko, Bulharsko, Rumunsko a Maďarsko. Dceřiné společnosti fungují převážně jako výrobní nákladová střediska, která nabízejí železniční služby jako rozšíření železničního provozu po celé Evropě. Německo uvádí, že cílem evropské sítě DB Cargo je nabízet komplexní přeshraniční logistická řešení na celém kontinentu s výchozími a cílovými místy v Německu i mimo něj a s Německem jako tranzitní nebo odesílací/přijímací zemí.

(214) Německo vysvětluje, že evropské dceřiné společnosti společnosti DB Cargo zaměstnávají přibližně třetinu všech jejích zaměstnanců. V důsledku toho jsou významné pro hospodářskou výkonnost společnosti. Německo dále tvrdí, že tyto dceřiné společnosti jsou důležitou součástí plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo a že byly podrobeny šetření z hlediska možností úspory nákladů. Proto Německo uvádí, že budou zavedeny tři zastřešující nástroje optimalizace nákladů.

4.1.4.1.1.6.1 Plán restrukturalizace – opatření 15: Optimalizace portfolia evropských dceřiných společností

(215) Za prvé bude provedena optimalizace portfolia prostřednictvím revize přepravních operací z hlediska ziskovosti a následné definice opatření ke zvýšení účinnosti ve třech segmentech, jimiž jsou přeprava jednovozových nákladních zásilek, přeprava ucelenými vlaky a kombinovaná doprava. Německo vysvětluje, že nezisková doprava bude optimalizována kombinací úpravy cen, snížení frekvence a svazkování míst původu a míst určení, nebo společnost DB Cargo tuto dopravu ukončí. Německo dále vysvětluje, že toto opatření je úzce provázáno se strategiemi ve všech třech segmentech.

4.1.4.1.1.6.2 Plán restrukturalizace – opatření 16: Snížení nákladů evropských dceřiných společností

(216) Za druhé dojde ke snížení nákladů konsolidací dep, např. mezi Německem a Nizozemskem nebo Německem a Švýcarskem, nebo ke zmenšení kancelářských prostor v rámci plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo. Německo dále uvádí, že výrobní a správní režie společnost DB Cargo bude snížena například centralizací úkolů zákaznického servisu do řídicí věže nebo snížením počtu externích zaměstnanců.

4.1.4.1.1.6.3 Plán restrukturalizace – opatření 17: Provozní efektivnost evropských dceřiných společností

(217) Za třetí, v rámci plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo budou provedena opatření ke zvýšení provozní efektivnosti prostřednictvím optimalizace přeshraničního využití řidičů (např. mezi Německem a Nizozemskem nebo Německem, Švýcarskem a Itálií) a zvýšení produktivity aktiv a také zavedení standardizované IT infrastruktury ve společnosti DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4 Dopady opatření plánu restrukturalizace evropských dceřiných společností společnosti DB Cargo na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo

Tabulka 14

Dopady opatření plánu restrukturalizace v segmentu evropských dceřiných společností na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo

		Dopady na EBIT (v milionech EUR)				
Druh segmentu	Restrukturalizační opatření	2024	2025	2026	2027	2028 (odhad)
Evropské dceřiné společnosti	Optimalizace portfolia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Snížení nákladů	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Provozní efektivnost	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 34.

4.1.4.1.1.7 Opatření plánu restrukturalizace v oblasti správy společnosti DB Cargo

(218) Německo vysvětluje, že v rámci meziodvětvové funkce společnosti DB Cargo administrativní oddělení poskytuje služby důležité pro společnost DB Cargo. Německo tvrdí, že jeho plán restrukturalizace bude řešit a odstraňovat neefektivnosti vyplývající z nadbytečných procesů, nadbytečné kapacity a služeb s omezenou přidanou hodnotou.

(219) Německo vysvětluje, že se očekává, že snížení složitosti v různých obchodních jednotkách společnosti DB Cargo povede ke snížení potřebných administrativních kapacit a že by opatření měla od roku 2024 vést k celkovému snížení počtu zaměstnanců o více než 80 ekvivalentů plného pracovního úvazku ve srovnání s počtem zaměstnanců v červenci 2023 (přibližně 17 % uvažovaných oddělení).

(220) Německo vysvětluje, že byla podrobně analyzována tato nákladová střediska společnosti DB Cargo: IT oddělení, náklady na budovy (pronájem budov), oddělení generálního ředitele, oddělení finančního ředitele, oddělení řízení nabídky, správní náklady tuzemských dceřiných společností a další správní náklady a také struktury řízení.

4.1.4.1.1.7.1 Plán restrukturalizace – opatření 18: Standardizace IT v oblasti správy

(221) Německo tvrdí, že vysoké provozní náklady jsou spojeny s velkým objemem starších IT řešení a jejich pořizováním ve společnosti DB Cargo. Německo vysvětluje, že v rámci plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo dojde ke snížení provozních nákladů optimalizací dohod o úrovni služeb, cloudových řešení a modernizací stávajících aplikací, ale i odstavením zastaralých aplikací. Kromě toho Německo uvádí, že se výrazně zmenší portfolio projektů v oblasti IT a prostřednictvím využití externího poskytovatele služeb dojde ke snížení počtu zaměstnanců v této oblasti.

4.1.4.1.1.7.2 Plán restrukturalizace – opatření 19: Omezení administrativních kancelářských prostor

(222) Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo si v současné době pronajímá v Německu velký počet nemovitostí (přibližně 760). Německo uvádí, že společnost DB Cargo v roce 2024 ukončí nájemní smlouvy a ušetří tak přibližně 25 % nákladů na pronájem ve svých hlavních místech působení (Mohuč, Duisburg, Mannheim, Mnichov, Berlín a Lipsko). Německo uvádí, že od roku 2025 společnost DB Cargo začne omezovat kancelářské prostory také ve všech ostatních místech, kde v Německu působí, a to v návaznosti na snížení počtu zaměstnanců souvisejících s produkcí ve všech regionech, v nichž má společnost DB Cargo umístěno vedení.

4.1.4.1.1.7.3 Plán restrukturalizace – opatření 20: Marketingové a strategické aktivity správy související se zeštíhlením společnosti DB AG

(223) Německo vysvětluje, že v oblastech strategie a politiky / regulace společnosti DB Cargo bude eliminováno zdvojování úkolů, což povede ke snížení požadavků na zdroje. Německo dále tvrdí, že relativně vysoký marketingový rozpočet společnost DB Cargo bude upraven směrem dolů, neboť v důsledku menšího počtu marketingových kampaní a projektů bude menší i potřeba marketingových činností ze strany společnosti DB Cargo.

4.1.4.1.1.7.4 Plán restrukturalizace – opatření 21: Digitalizace a automatizace manuálních administrativních procesů v oblasti financí

(224) Německo vysvětluje, že finanční oddělení společnosti DB Cargo tvoří hlavní organizační jednotky Účetnictví a fakturace, Controlling podniku a Controlling produktů a koncepce řízení. Německo vysvětluje, že bude provedena digitalizace a automatizace stávajícího vysokého počtu manuálních administrativních procesů ve všech oblastech, zejména v oblasti fakturace a vykazování, čímž se komplexně sníží režijní náklady.

4.1.4.1.1.7.5 Plán restrukturalizace – opatření 22: Změna velikosti administrativních oddělení řízení nabídky a návrhu služeb

(225) Německo vysvětluje, že zdvojování úkolů a odpovědností v odděleních řízení nabídky a návrhu služeb společnosti DB Cargo vedlo ke vzniku předimenzovaných struktur, které mají značný potenciál pro optimalizaci. V rámci plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo dojde ke snížení počtu zaměstnanců v těchto oblastech.

4.1.4.1.1.7.6 Plán restrukturalizace – opatření 23: Struktura správy a harmonizace tuzemských prodejních dceřiných společností

(226) Německo vysvětluje, že oddělení úkolů a odpovědností interních prodejních oddělení společnosti DB Cargo a prodejních dceřiných společností je nejasné. Německo tvrdí, že společnost DB Cargo hodlá dosáhnout úspor v oblasti správní režie prostřednictvím konsolidace duplicitních funkcí.

4.1.4.1.1.7.7 Plán restrukturalizace – opatření 24: Změna velikosti struktury administrativního řízení

(227) Německo tvrdí, že v důsledku historického vývoje souběžných struktur ve společnosti DB Cargo existuje nadprůměrný počet vedoucích pracovníků, což vede k neefektivitě a vysokým personálním nákladům, jako je zdvojování úkolů mezi jednotlivými odděleními společnosti DB Cargo a tuzemskými a zahraničními dceřinými společnostmi. Německo dále uvádí, že organizační složitost vede rovněž k vyššímu úsilí v oblasti administrativy a řízení. Německo uvádí, že plán restrukturalizace předpokládá snížení počtu míst vedoucích pracovníků v administrativních odděleních, např. sloučením týmů nebo externím zajišťováním činností.

4.1.4.1.1.7.8 Plán restrukturalizace – opatření 25: Snížení ostatních administrativních nákladů

(228) Německo vysvětluje, že mezi další administrativní náklady, které mají být sníženy v rámci úsporných opatření plánu restrukturalizace, patří zaměstnanecké výhody a naddimezovaná nabídka stravování (vzhledem k tomu, že je více využívána práce na dálku).

4.1.4.1.1.7.9 Dopady administrativních opatření plánu restrukturalizace DB Cargo na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo

Tabulka 15

Dopady administrativních opatření plánu restrukturalizace na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo

		Dopady na EBIT (v milionech EUR)				
Druh segmentu	Restrukturalizační opatření	2024	2025	2026	2027	2028 (odhad)
Správní režie	Přezkum oblasti IT se zaměřením na větší standardizaci	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Omezení kancelářských prostor s relativně vysokými vedlejšími náklady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Omezení marketingových a strategických činností se společností DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalizace a automatizace manuálních procesů v oblasti financí	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Změna velikosti oddělení řízení nabídky a návrhu služeb	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Harmonizace struktur dceřiných společností společnosti DB Cargo a tuzemských prodejních dceřiných společností	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Změna velikosti struktur řízení	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Snížení ostatních administrativních nákladů	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 36.

4.1.4.1.1.8 Opatření plánu restrukturalizace v oblasti režie související s produkcí a řídicí věže

(229) Německo vysvětluje, že plán restrukturalizace společnosti DB Cargo se v oblasti režie související s produkcí a řídicí věže zaměří na snížení složitosti plánování, dostupnosti zdrojů a řízení, zejména na omezení sortimentu služeb a zjednodušení procesů s cílem snížit objem zdrojů potřebných k provádění příslušných úkolů.

(230) V této souvislosti Německo uvádí, že opatření zjednodušující provozní modely v jednotlivých segmentech společnosti DB Cargo, např. přechod od integrované přepravy ke specializovaným systémům produkce specifickým pro daný segment, povedou ke zjednodušení procesů v oblasti režie související s produkcí a řídicí věže. Přímým důsledkem robustnější sítě je podle Německa menší potřeba kapacity společnosti DB Cargo, např. pro účely plánování a stanovování tras vlaků a pro řízení přepravních zařízení. Německo dále tvrdí, že podobné účinky se projeví podstatně nižším počtem rozhraní a potřeb sladění mezi plánováním/dispečinkem v různých segmentech společnosti DB Cargo.

(231) Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo plánuje, že zavedení zjednodušených procesů povede k výraznému snížení počtu zaměstnanců, kteří jsou zapotřebí pro účely plánování a dispečinku, údržby, v řídicí věži a limitování kombinované dopravy. Pokud jde o plánování a dispečink, Německo uvádí, že hlavním cílem společnosti DB Cargo je sloučení funkcí s cílem zvýšit synergie, zvýšit automatizaci a omezit nepodstatné procesní kroky, což by mělo vést ve srovnání s červencem 2023 ke snížení počtu potřebných zaměstnanců o více než 50 ekvivalentů plného pracovního úvazku. Za tímto účelem jsou do plánu restrukturalizace zahrnuta následující opatření.

4.1.4.1.1.8.1 Plán restrukturalizace – opatření 26: Začlenění řízení aktiv a personálního plánování souvisejících s produkcí a řídicí věží

(232) Německo vysvětluje, že začlenění funkcí společnosti DB Cargo v oblasti správy majetku (plánování nádraží pro seřaďování vlaků (ZBA)) a plánování personálu povede k jednotnému dohledu vykonávanému plánovacími pracovníky. Úloha plánovacích pracovníků se omezuje na vymezení bezprostředního časového rámce (od čtvrtka do neděle následujícího týdne). Německo dále vysvětluje, že veškeré změny směn provedené po zahájení plánování se řídí plánováním nádraží pro seřaďování vlaků, které zohledňuje důsledky navazujícího plánování pro následující týden (např. intervaly odpočinku zaměstnanců). Německo se domnívá, že takovéto kultivování vzájemné ohleduplnosti při plánování a provádění vede ke snížení požadavků na dispečery zaměstnanců společnosti DB Cargo, což umožňuje snížit počet zaměstnanců společnosti DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.2 Plán restrukturalizace – opatření 27: Omezení podrobného plánování souvisejícího s produkcí a řídicí věží

(233) Německo vysvětluje, že zefektivněním plánovacích postupů společnosti DB Cargo lze dosáhnout výrazného omezení základních úkolů, což vede ke snížení počtu pracovníků potřebných pro plánování aktiv. Německo konkrétně uvádí, že se nadcházející plánování týkající se nádraží pro seřaďování vlaků (ZBA) a výměnných stanic (Kbf) společnosti DB Cargo zaměří pouze na předběžné roční plánování. Toto plánování bude omezeno na splnění minimálních směnových požadavků a nebude zahrnovat změny v průběhu roku. Kromě toho bude vypracováno společné plánování pro pozemní personál společnosti DB Cargo sestávající z posunovačů (AB) a vlakvedoucích (TWB).

4.1.4.1.1.8.3 Plán restrukturalizace – opatření 28: Konsolidace funkcí dispečinku zaměstnanců souvisejících s produkcí a řídicí věží

(234) Německo vysvětluje, že v zájmu snížení počtu regionálních vlakových dispečerů společnosti DB Cargo a regionálních správců sítě převezme v budoucnu oblastní dispečer společnosti DB Cargo také povinnosti místního oblastního dispečera. Německo uvádí, že dispečink bude řízen buď z centrálního dispečinku, nebo přímo na místě, a že tento proces bude probíhat v úzké spolupráci se správci sítě umístěnými v řídicí věži.

4.1.4.1.1.8.4 Plán restrukturalizace – opatření 29: Optimalizace procesu plánování směn na dálkových trasách souvisejících s produkcí a řídicí věží

(235) Německo vysvětluje, že díky zavedení systému IPS (integrované plánování a řízení) je proces plánování směn na dálkových trasách ve společnosti DB Cargo připraven na optimalizaci a automatizaci, což výrazně zvýší účinnost kapacity. Německo dále vysvětluje, že prostřednictvím IPS, který bude zahrnovat jak konsolidaci, tak automatizaci, budou za předpokládaného stavu VT (provozní dny) řízeny provozní dny (VT), kalendářní dny (KT) a plánování samostatných směn. Německo tvrdí, že tento jednotný přístup s sebou nese procesní a regionální odpovědnost za všechna přidělení tras společnosti DB Cargo. Německo tvrdí, že výsledkem je jediná, zastřešující informace o směně, která se týká zaměstnanců na dálkových i krátkých trasách. Německo se domnívá, že tato procesní vylepšení mohou společnosti DB Cargo přinést významné úspory kapacity při plánování.

4.1.4.1.1.8.5 Plán restrukturalizace – opatření 30: Digitalizace údržby související s produkcí a řídicí věží

(236) Německo vysvětluje, že budou zavedena digitální řešení pro údržbu, jejichž cílem je do roku 2027 snížit počet potřebných pracovníků a ušetřit náklady společnosti DB Cargo, a to například tím, že se v důsledku bezproblémového začlenění řešení v oblasti aktiv a údržby a využití digitálních řešení, jako je BISON (detekce škodlivého softwaru na základě obrazu) a WMS (systém řízení dílen) výrazně sníží dohled MöB (místních pracovníků pověřených uváděním do provozu) nad zařízeními. Německo dále vysvětluje, že taková změna znamená, že ne každá doplňková činnost vyžaduje výslovné schválení, jelikož zařízení budou aktivně fungovat na svou vlastní odpovědnost. Budoucí kontrolní opatření se spíše než na přísný dohled zaměří na nákladově efektivní strategie a hodnocení založené na výkonnosti. Německo se domnívá, že tato opatření by měla omezit nadměrné činnosti údržby nákladních vozů společnosti DB Cargo. Nadcházející zavedení (virtuální) centralizace, kterou usnadňuje kamerová detekce, navíc slibuje efektivnější zvládnutí nárazově vysoké pracovní zátěže. Německo proto dospělo k závěru, že toto opatření plánu restrukturalizace představuje pro místní pracovníky společnosti DB Cargo pověřené uváděním do provozu potenciál pro přerozdělení kapacit, který povede k efektivnějšímu provoznímu rámci.

4.1.4.1.1.8.6 Plán restrukturalizace – opatření 31: Zvýšení efektivity související s produkcí a řídicí věží

(237) Německo vysvětluje, že řídicí věž společnosti DB Cargo je centrálním uzlem pro koordinaci operací se zákazníky. Jejím hlavním úkolem je dohlížet na přepravu po celé Evropě a zapojovat od začátku až do konce všechny partnery. Slučuje pohled zákazníka s proveditelností přepravy a optimalizuje řešení pro zákazníky, přičemž se zaměřuje na efektivitu a výsledky pro společnost DB Cargo. Řídicí věž každoročně zajišťuje řízení pohybu více než 650 000 vlaků a více než 7 milionů zásilek v celé Evropě. Řídicí věž vznikla v roce 2022 z bývalého centra zákaznických služeb a provozu společnosti DB Cargo.

(238) Německo vysvětluje, že plán restrukturalizace společnosti DB Cargo zahrnuje několik iniciativ ke zvýšení efektivity řídicí věže. Tyto iniciativy se na jedné straně zaměřují na vývoj a zavádění dalších procesů/aplikací v oblasti IT, které umožní výrazně omezit manuální práci. Na druhou stranu se tyto iniciativy soustředí na další zavádění integrovaného řízení výkonnosti a přepracování zákaznického rozhraní a na zavedení standardů, které nahradí stávající velké množství individuálních řešení a zároveň zohlední příslušné požadavky zákazníků. Německo se domnívá, že tyto iniciativy povedou ke snížení potřebného počtu zaměstnanců DB Cargo o více než 200 zaměstnanců na plný pracovní úvazek ve srovnání s počtem těchto zaměstnanců v červenci 2023 (přibližně 18 % uvažovaných oddělení kromě podílu týkajícího se kombinované dopravy).

(239) Německo dále vysvětluje, že nová strategie pro jednotlivé dílčí segmenty společnosti DB Cargo v kombinované dopravě povede k dalšímu snížení režijních nákladů souvisejících s produkcí a řídicí věží. Německo se domnívá, že celkově je třeba počítat se snížením o přibližně 130 ekvivalentů plného pracovního úvazku v případě výrobní režie společnosti DB Cargo a o přibližně 155 ekvivalentů plného pracovního úvazku v případě řídicí věže (oba údaje doplňují údaje uvedené v předchozích oddílech). Na úrovni dceřiných společností dojde ve společnosti DB Cargo k přibližně polovičnímu snížení počtu zaměstnanců. Na základě toho se Německo domnívá, že snížením režijních nákladů a zefektivněním procesů může být dosaženo významných úspor.

Tabulka 16

Dopady opatření plánu restrukturalizace v oblasti režijních nákladů souvisejících s produkcí a řídicí věží na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo

		Dopady na EBIT (v milionech EUR)				
Druh segmentu	Restrukturalizační opatření	2024	2025	2026	2027	2028 (odhad)
Opatření v oblasti režijních nákladů souvisejících s produkcí a řídicí věží		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Plánování a dispečink					
	Údržba	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Řídicí věž	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Limitování kombinované dopravy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 38.

4.1.4.1.1.9 Opatření plánu restrukturalizace v reakci na další vzniklá rizika

(240) Německo vysvětluje, že v letech 2023 až 2024 se projevila řada rizik, která jsou řešena zmírňujícími protiopatřeními v rámci rozšířeného plánu transformace a restrukturalizace. Mezi rizika, která se projevila a která jsou řešena, patří snížení spolkových rozpočtů na programy podpory pro železniční nákladní dopravu, výstražná stávka strojvedoucích, negativní vývoj objemu dopravy, nárůst personálních nákladů a nákladů na faktory produkce a zpoždění při zavádění transformačních opatření.

4.1.4.1.1.9.1 Plán restrukturalizace – opatření 32: Výrazné snížení počtu zaměstnanců v reakci na negativní vývoj objemu

(241) Německo vysvětluje, že rozhodnutí výboru pro sladění zájmů ze dne 2. října 2024 (186. bod odůvodnění) umožňuje společnosti DB Cargo započíst zvýšení personálních nákladů vyplývající z nových kolektivních smluv. Schválený počet zaměstnanců na plný pracovní úvazek odráží i) rozhodnutí a provádění četných restrukturalizačních opatření plánu transformace a dále ii) snížení objemu přepravy a iii) program snižování počtu administrativních zaměstnanců známý jako „Together Strong“, který iniciovala společnost DB AG s cílem snížit počet administrativních pracovních míst v oblasti financí, IT a lidských zdrojů (tento program provádí společnost DB Cargo nad rámec opatření na snížení počtu zaměstnanců, která jsou již zachycena v plánu transformace).

4.1.4.1.1.9.2 Plán restrukturalizace – opatření 33: Snížení nákladů na faktory produkce v reakci na negativní vývoj objemu

(242) Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo zavede několik protiopatření s přímým dopadem na náklady na materiál. Patří mezi ně i) přizpůsobení plánů údržby i cyklů údržby sníženým objemům přepravy, ii) zrušení všech projektů výzkumu a vývoje v oblasti digitalizace procesů a aktiv s dobou odpisování delší než tři roky a iii) urychlení optimalizace portfolia v kontinentální kombinované dopravě a v přepravě ucelenými vlaky.

4.1.4.1.1.9.3 Plán restrukturalizace – opatření 34: Jednorázové dopady na čistý příjem v roce 2024 v reakci na negativní trendy objemu

(243) Německo vysvětluje, že v roce 2024 se projevily některé pozitivní jednorázové dopady na provozní a čistý příjem. Patří mezi ně i) prodej již nepoužitelných kontejnerů z ukončené činnosti společnosti DB Cargo v Ruskuinter, ii) omezení poradenských a dalších služeb a iii) vyřazení […] nákladních vozů v segmentu intermodální dopravy. Kromě toho společnost DB Cargo zohlednila také jednorázové snížení běžných cen trakční energie dodané společností DB Energie v roce 2024 o 51 milionů EUR.

4.1.4.1.1.9.4 Plán restrukturalizace – opatření 35: Zvýšení produktivity údržby společnosti DB Cargo

(244) Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo zavádí program zvyšování produktivity zaměřený na vlastní údržbu lokomotiv a vozů. Tento program je plánem snižování nákladů zaměřeným na infrastrukturu údržby, jakož i na materiály a efektivitu zaměstnanců a očekává se, že do roku 2026 přinese snížení nákladů o 25 milionů EUR a do roku 2030 o 100 milionů EUR.

4.1.4.1.1.9.5 Plán restrukturalizace – opatření 36: Snížení nákladů na interní služby skupiny DB a trakční energii

(245) Německo vysvětluje, že díky všeobecnému poklesu nákladů na energii v Německu je dodavatel energie skupiny DB, společnost DB Energie, schopen v období 2025 až 2030 snížit své tržní prodejní ceny trakční energie. Kromě toho dojde ke snížení cen interního poskytovatele služeb v oblasti IT společnosti DB AG (DB Systel). Očekává se, že k výraznému zvýšení produktivity povede využití umělé inteligence při vytváření digitálních služeb.

4.1.4.1.1.9.6 Plán restrukturalizace – opatření 37: Snížení odpisů a investic

(246) Společnost DB Cargo přezkoumala investiční rozpočty na období do roku 2030 a snížila je na minimum. Snížení investičních výdajů povede ke snížení odpisů společnosti DB Cargo. Předpokládaná doba životnosti lokomotiv a vozů bude s ohledem na odpisy upravena podle současné doby životnosti vozového parku.

4.1.4.1.1.9.7 Plán restrukturalizace – opatření 38: Prodej a zpětný pronájem lokomotiv

(247) Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo prodá a zpětně pronajme […] lokomotiv, což přinese skryté rezervy ve výši přibližně […] EUR na lokomotivu.

4.1.4.1.1.9.8 Plán restrukturalizace – opatření 39: Přechod z koupě lokomotiv na jejich pronájem

(248) Německo uvádí, že namísto přímého nákupu […] lokomotiv si je společnost DB Cargo pronajme, aby ušetřila peněžní hotovost a učinila obchodní model pružnějším tím, že se náklady na pronájem těchto lokomotiv rozloží v čase.

4.1.4.1.1.9.9 Plán restrukturalizace – opatření 40: Zlepšení situace v oblasti pracovního kapitálu

(249) Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo do konce roku 2024 prodá pohledávky ve výši […] EUR, aby zvýšila celkový stav hotovosti a omezila zadlužení.

4.1.4.1.1.9.10 Plán restrukturalizace – opatření 41: Zvýšení cen v segmentu jednovozových nákladních zásilek

(250) Německo vysvětluje, že společnost DB Cargo bude od roku 2026 u svých zákazníků v segmentu jednovozových nákladních zásilek dále rozvíjet jejich ochotu platit. Přenese také dopady omezeného přístupu k trati a subvencí na seřaďovací systémy, které se od roku 2027 dotknou celého odvětví železniční nákladní dopravy v Německu.

4.1.4.1.1.10 Celkový dopad opatření plánu restrukturalizace na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo

(251) Tabulka 17 uvádí očekávané finanční dopady klíčových opatření stanovených v plánu restrukturalizace na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo pro uvedená období.

Tabulka 17

celkový dopad opatření plánu restrukturalizace na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo

		Dopady na EBIT (v milionech EUR)				
Druh segmentu	Restrukturalizační opatření	2024	2025	2026	2027	2028 (odhad)
Optimalizace sítě	pro přepravu jednovozových nákladních zásilek prostřednictvím přezkumu koncepce	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Opatření pro celkovou optimalizaci výroby s dopadem na přepravu jednovozových nákladních zásilek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zlepšení kvality a úprava základní ceny	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ucelený vlak	Logistická řešení a optimalizace portfolia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zvýšení spolehlivosti přepravy (včetně nových kolektivních smluv)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Zlepšení kvality a úprava základní ceny	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Námořní kombinovaná doprava		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Model produkce / konečný uzel v Maschenu					
	Limitovaná přeprava a přepracování sítě	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Snížení správní režie ve všech společnostech provozujících námořní kombinovanou dopravu (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimalizace portfolia a zvýšení cen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Druh segmentu	Restrukturalizační opatření	*Dopady na EBIT (v milionech EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028 (odhad)
Kontinentální kombinovaná doprava	Limitovaná přeprava	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
a zprostředkování služeb pro dopravce	Snížení správní režie v kontinentální kombinované dopravě	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Změna velikosti sítě společnosti Kombiverkehr (optimalizace portfolia) a zvýšení cen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Evropské dceřiné společnosti	Optimalizace portfolia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Snížení nákladů	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Provozní efektivnost	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Správní režie	Přezkum oblasti IT se zaměřením na větší standardizaci	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Omezení kancelářských prostor s relativně vysokými vedlejšími náklady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Omezení marketingových a strategických činností se společností DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalizace a automatizace manuálních procesů v oblasti financí	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Změna velikosti oddělení řízení nabídky a návrhu služeb	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Harmonizace struktur dceřiných společností společnosti DB Cargo a tuzemských prodejních dceřiných společností	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Změna velikosti struktur řízení	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Snížení ostatních administrativních nákladů	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Výrobní režie	Plánování a dispečink	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Údržba	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Řídicí věž	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Limitování kombinované dopravy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Celkem		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strany 38 a 39.

(252) V následující tabulce jsou uvedeny očekávané finanční dopady dalších posuzovaných opatření pro společnost DB Cargo v důsledku rizik, která se projevila v letech 2023 a 2024 (viz 240. bod odůvodnění).

Tabulka 18

Celkový dopad protiopatření plánu restrukturalizace na předpokládaný EBIT společnosti DB Cargo podle základního scénáře

	Dopad protiopatření v základním scénáři na EBIT	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Základní scénář – EBIT v roce 2023	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Celkem vzniklá rizika	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Celkem protiopatření	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1)	Protiopatření proti negativnímu vývoji objemu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Počet zaměstnanců nižší než v předchozím základním scénáři	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Materiálové náklady protiopatření	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Zvýšení produktivity údržby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Další optimalizace nákladů sítě pro přepravu jednovozových nákladních zásilek od roku 2029	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Snížení příspěvku skupiny, cen za trakční energii a cen za služby v oblasti IT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2)	Snížení odpisů omezením investic a zohledněním skutečné životnosti lokomotiv a vozů	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3)	Specifické zvýšení cen přepravy jednovozových nákladních zásilek v roce 2026 a přenesení cenového efektu nebo snížení spolkových rozpočtů na režimy podpory od roku 2027	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4)	Zvýšení podílu subdodávek v přepravě ucelených vlaků včetně prodeje […] lokomotiv v letech 2025/2026	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5)	Prodej a zpětný pronájem […] lokomotiv	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6)	Přechod z koupě na pronájem u […] lokomotiv	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7)	Zlepšení pracovního kapitálu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 44.

4.1.4.2 Financování plánu restrukturalizace

(253) Financování plánu restrukturalizace a souvisejících nákladů se skládá především z financování ze soukromých zdrojů (vlastní příspěvek) a pouze částečně z financování ze státní podpory.

(254) Náklady na restrukturalizaci a jejich výše uvedené zdroje financování jsou popsány v následujících oddílech.

4.1.4.2.1 Náklady na restrukturalizaci

(255) Náklady na restrukturalizaci společnosti DB Cargo, které by činily celkem 4 187 milionů EUR, jsou shrnuty v Table a sestávají z těchto položek:

a) Provozní ztráty: Německo uvádí, že provozní ztráty společnosti DB Cargo v období 2022 až 2024, které činily 858 milionů EUR v roce 2022, 584 milionů EUR v roce 2023 a které se v roce 2024 odhadují na 472 milionů EUR ([80]), představují přibližně polovinu nákladů na restrukturalizaci.

b) Další restrukturalizační náklady: během období restrukturalizace vzniknou společnosti DB Cargo také další náklady související s restrukturalizací nebo provozní náklady, které nebudou pokryty očekávanými příjmy v průběhu provádění plánu restrukturalizace a které jsou nezbytné pro jeho úspěšné dokončení, jako například:

a) náklady na poradce, mzdové náklady a související personální náklady dceřiných společností společnosti DB Cargo a náklady související s přesunutím činností na dceřiné společnosti společnosti DB Cargo, jakož i

b) ostatní kapitálové výdaje v investičním plánu, a to i navzdory plánovanému snížení této částky, pracovní kapitál, náklady na refinancování úvěrů s blížící se dobou splatnosti a provozní výdaje.

4.1.4.2.2 Zdroje financování restrukturalizačních opatření

4.1.4.2.2.1 Restrukturalizační podpora

(256) Jako zdroj financování restrukturalizačních nákladů z podpory Německo uvádí částky poskytnuté společnosti DB Cargo v rámci dohody o převodu zisku a ztrát na pokrytí provozních ztrát v letech 2022, 2023 a 2024, tj. 858 milionů EUR v roce 2022, 584 milionů EUR v roce 2023 a 472 milionů EUR očekávaných v roce 2024 ([81]), v celkové výši 1 914 milionů EUR.

4.1.4.2.2.2 Vlastní příspěvek příjemce

(257) Německo identifikuje následující hlavní zdroje příspěvku společnosti DB Cargo na náklady na restrukturalizaci a uvádí, že podle očekávání budou všechny finanční nástroje použité jako zdroje vnitroskupinového financování nákladů na restrukturalizaci vydány za tržních podmínek ve prospěch společnosti DB Cargo AG a budou poskytnuty v období restrukturalizace tak, aby přispěly k účinnému financování plánu restrukturalizace ([82]):

a) podřízené konvertibilní úvěry ve výši 842 milionů EUR, jež jsou k dispozici od 15. listopadu 2024 do 31. prosince 2026 včetně ([83]), které tvoří:

a) dne 15. listopadu 2024 podřízené konvertibilní úvěry do 31. prosince 2031 v celkové výši 218 milionů EUR;

b) dne 1. dubna 2025 podřízené konvertibilní úvěry do 31. prosince 2031 v celkové výši 110 milionů EUR;

c) v roce 2025 podřízené konvertibilní úvěry do 31. prosince 2031 v celkové výši 83 milionů EUR;

d) dne 1. prosince 2026 podřízené konvertibilní úvěry do 31. prosince 2031. prosince 2031 v celkové výši 315 milionů EUR;

e) v roce 2026 podřízené konvertibilní úvěry do 31. prosince 2031 v celkové výši 116 milionů EUR.

([80]) Prognóza ke dni 22. listopadu 2024.

([81]) Částka ztrát, která má být převedena v roce 2024 (prognóza ke dni 22. listopadu 2024), zahrnuje, bez předpokládaného dopadu na EBITDA a EBT, odložený daňový závazek, jehož výše se odhaduje na 18 milionů EUR. Ztráta převedená společností DB Cargo na společnost DB AG se tudíž zvýšila oproti ztrátě, která by jinak byla převedena bez ukončení dohody o převodu zisku a ztrát.

([82]) Tabulka 29: Úvěry, úvěrové linky, dočasné úvěrové linky a mezaninový kapitál (podřízené konvertibilní úvěry) společnosti DB Cargo AG v období 2025–2029, které uvedlo Německo v „Plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo se státní podporou“ předloženém dne 31. října 2024, v aktualizovaném znění.

([83]) Z § 2 odst. 1 „Smlouvy o mezaninovém úvěru týkajícím se finančního rámce ve výši [842] 000 EUR“ (český překlad).

Tyto úvěry mohou být použity výhradně k refinancování stávajících smluv o úvěrech mezi smluvními stranami ([84]).

Úroková sazba pro vyplacené tranše by se měla rovnat ([85]): i) swapové sazbě v EUR na pět let (2,275 % k polovině listopadu 2024) ([86]); ii) navýšené o rozpětí stanovené podle tržních podmínek pro refinancování věřitele (v září 2024 činilo roční rozpětí pro čerpání v EUR […] %) a stanovené úvěruschopnosti dlužníka (dlužník má v současné době od věřitele hodnocení „[…]“). Hodnocení se obvykle každoročně přezkoumává a upravuje, a iii) navýšené o roční marži ve výši […] %, která odráží podřízenost úvěrů. Tato marže byla odvozena z porovnání tržního ocenění podřízeného dluhopisu skupiny DB splatného v roce 2029 se srovnáním splatnosti prioritních peněžních dluhopisů skupiny DB. V důsledku toho činí v současné době platná úroková sazba […] % na roční bázi.

Kromě toho společnost DB Cargo může úvěry využít pouze v případě, že je v době podání žádosti dodržen plán restrukturalizace. To znamená, že společnost DB Cargo dosahuje zejména těchto finančních ukazatelů ([87]):

[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]

Podle těchto smluv o úvěru je věřitel (společnost DB AG) oprávněn kdykoli přeměnit jednu nebo více nesplacených tranší nebo částek nesplacených tranší na vlastní kapitál prostřednictvím přidělení kapitálových rezerv společnosti DB Cargo, a to za předpokladu, že společnost DB Cargo dosáhla kladného ročního přebytku po dobu nejméně dvou po sobě jdoucích kalendářních let, až do výše dvojnásobku kumulovaného ročního přebytku od 1. ledna 2025, od něhož musí být odečteny částky již přeměněné na vlastní kapitál ([88]).

V neposlední řadě dlužník není oprávněn poskytovat úvěr nebo jiné finanční služby třetím osobám (s výjimkou věřitele a společnosti Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]).

f) již poskytnutý a podepsaný úvěrový rámec společnosti DB AG ve výši 325 milionů EUR, který je k dispozici od 1. srpna 2024 do 31. prosince 2026 včetně ([90]). Příslušná úroková sazba pro jednotlivé čerpání se vypočítá na základě mezibankovní úrokové sazby (například šestiměsíční sazby Euribor ve výši 2,743 % k polovině listopadu 2024, na roční bázi) ([91]) platné pro sjednané úrokové období v době podání žádosti o úvěr (tržní údaje Reuters), k níž se přičte marže stanovená podle tržních podmínek (v současné době činí […] % ročně pro čerpání v EUR) pro refinancování věřitele a zjištěné úvěruschopnosti dlužníka. Dlužník má v současné době od věřitele hodnocení „[…]“. Hodnocení se obvykle každoročně přezkoumává a upravuje. V důsledku toho činí v současné době platná úroková sazba např. za šestiměsíční období […] % na roční bázi.

([84]) Z § 1 odst. 3 „Smlouvy o mezaninovém úvěru týkajícím se finančního rámce ve výši [842] 000 EUR“ (český překlad).
([85]) Z § 5 odst. 1 a 2 „Smlouvy o mezaninovém úvěru týkajícím se finančního rámce ve výši [842] 000 EUR“ (český překlad).
([86]) Vypočteno z veřejně dostupných zdrojů, např. www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).
([87]) Z § 2 odst. 3 „Smlouvy o mezaninovém úvěru týkajícím se finančního rámce ve výši [842] 000 EUR“ (český překlad).
([88]) Z oddílu 7 písm. a) „Smlouvy o mezaninovém úvěru týkajícím se finančního rámce ve výši [842] 000 EUR“ (český překlad).
([89]) Z § 12 „Smlouvy o mezaninovém úvěru týkajícím se finančního rámce ve výši [842] 000 EUR“ (český překlad).
([90]) Z § 1 odst. 1 a 2 „Rámcové smlouvy o úvěrové lince ve výši 325 000 000 EUR“ (český překlad).
([91]) Veřejně dostupné ze zdrojů, jako je www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

Podle této smlouvy o úvěru není společnost DB Cargo oprávněna poskytovat úvěr nebo jiné finanční služby třetím osobám (s výjimkou věřitele a společnosti Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

Kromě toho se společnost DB Cargo zavazuje získat předchozí souhlas úvěrových výborů společnosti DB AG k těmto rozhodnutím v oblasti obchodní politiky ([93]):

a) za předpokladu, že společnost DB Cargo v daném okamžiku využila úvěrovou linku ve výši 250 milionů EUR nebo méně: i) projekty investice a odprodeje, které nejsou zahrnuty v současném střednědobém obchodním plánování, v celkové výši více než 10 milionů EUR na projekt a ii) přijímání dalších budoucích závazků, které nejsou zahrnuty v současném střednědobém obchodním plánování, v celkové výši více než 10 milionů EUR na projekt;

b) za předpokladu, že společnost DB Cargo v daném okamžiku využila úvěrovou linku ve výši více než 250 milionů EUR: i) projekty investice a odprodeje v celkovém objemu vyšším než 5 milionů EUR na projekt a ii) přijímání dalších budoucích závazků přesahujících 5 milionů EUR na projekt;

c) v případě projektů zpětného prodeje a pronájmu se společnost DB Cargo zavazuje, že si nechá ověřit tržní podmínky ze strany věřitele.

Poskytnutí úvěrové linky je podmíněno závazkem společnosti DB Cargo zajistit dodržování následujících finančních ukazatelů a v případě potřeby přijmout nápravná opatření, aby se zabránilo jejich překročení. Pokud je tento poměr překročen, má věřitel právo vypovědět smlouvu o úvěru ([94]).

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

b) již poskytnuté a podepsané dočasné úvěrové linky společnosti DB AG ve výši 434 milionů EUR, která je k dispozici od 1. srpna 2024 do 31. března 2025 včetně ([95]) za tržních podmínek. Příslušná úroková sazba se vypočítá na základě mezibankovní úrokové sazby platné pro sjednané úrokové období (například šestiměsíční sazby Euribor ve výši 2,743 % k polovině listopadu 2024, na roční bázi) ([96]) v době podání žádosti o úvěr (na základě tržních údajů v reálném čase od agentury Reuters), k níž se přičte marže stanovená podle tržních podmínek (v současné době činí […] % ročně pro čerpání v EUR) pro refinancování věřitele a zjištěné úvěruschopnosti dlužníka ([97]). Dlužník má v současné době hodnocení „[...]“. Hodnocení se obvykle každoročně přezkoumává a upravuje. V důsledku toho činí v době rozhodnutí Komise platná úroková sazba např. za šestiměsíční období […] % na roční bázi.

([92]) Z § 12 odst. 1 „Rámcové smlouvy o úvěrové lince ve výši 325 000 000 EUR“ (český překlad).
([93]) Z § 12 odst. 2 „Rámcové smlouvy o úvěrové lince ve výši 325 000 000 EUR“ (český překlad).
([94]) Z § 12 odst. 3 „Rámcové smlouvy o úvěrové lince ve výši 325 000 000 EUR“ (český překlad).
([95]) Z § 1 odst. 1 a 2 „Rámcové smlouvy o překlenovací úvěrové lince („překlenovací financování“) ve výši 434 000 000 EUR“ (český překlad).
([96]) Veřejně dostupné ze zdrojů, jako je www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) Z § 5 odst. 1 „Rámcové smlouvy o překlenovací úvěrové lince („překlenovací financování“) ve výši 434 000 000 EUR“ (český překlad).

Společnost DB Cargo se zavazuje, že až do úplného splacení všech nesplacených částek úvěru v rámci těchto úvěrových linek neposkytne žádnou záruku jiným věřitelům, zejména ve formě zatížení svých současných nebo budoucích aktiv, pokud věřitel neposkytl předchozí písemný souhlas s poskytnutím takových záruk ([98]).

c) odprodeje ve výši [460–560] milionů EUR, které mají být provedeny do roku 2026 (jak je popsáno v 305. bodě odůvodnění písm. a) a 318. bodě odůvodnění) a které tvoří:

   a) očekávaný prodej aktiv (lokomotiv) v důsledku zvýšení podílu subdodávek v oblasti přepravy ucelených vlaků v přibližné výši […] milionů EUR v letech 2025 až 2026;

   b) plánovaný prodej přebytečných lokomotiv v kombinované dopravě v přibližné výši […] milionů EUR v letech 2025 až 2026;

   c) plánovaný prodej přebytečných lokomotiv z německo-francouzského koridoru v přibližné výši […] milionů EUR v letech 2025 až 2026;

   d) odprodej vybraných dceřiných podílů ([…]) v přibližné výši […] milionů EUR v roce 2025 a

   e) očekávaný prodej podstatného podílu ve společnosti DB Cargo […] v letech 2025 až 2026;

   f) faktoring pohledávek v držení společnosti DB Cargo ve výši [100–140] milionů EUR, které mají výhodný úvěrový profil, a tudíž i nižší náklady na financování;

   g) převzetí výplaty mezd a odstupného pro zaměstnance společnosti DB Cargo v celkové výši [100–140] milionů EUR, které jsou vyvolány plánem restrukturalizace, společností DB JobService GmbH v souladu s kolektivními smlouvami a předpisy skupiny DB AG uplatňovanými v jejím rámci. Společnost DB JobService GmbH jedná jako agentura zprostředkovávající zaměstnání, kterou má společnost DB AG zájem centrálně využívat na „interním“ trhu práce z důvodu synergií a úspory nákladů v oblasti zjišťování kvalifikace nebo výše odstupného, jichž je dosahováno ve srovnání se zajišťováním činností této agentury externě prostřednictvím poskytovatelů.

(258) Jak vyplývá z odhadu, vlastní příspěvek příjemce na náklady na restrukturalizaci z různých zdrojů financování navržených německými orgány, jak je uvedeno v tabulce 19, by činil celkem 2 291 milionů EUR, tj. 54 % nákladů na restrukturalizaci ve výši 4 205 milionů EUR.

Tabulka 19

Přehled nákladů na restrukturalizaci a zdrojů jejich financování

(v milionech EUR)

NÁKLADY NA RESTRUKTURALIZACI	v mil. EUR	ZDROJE FINANCOVÁNÍ	v mil. EUR
Skutečné provozní ztráty (2022 až 2023)	1 442	**Vlastní příspěvek**, z toho	**2 291**
Očekávané provozní ztráty (2024)	472	Podřízené konvertibilní úvěry společnosti DB AG	842
Očekávané provozní ztráty (2025)	[…]	Úvěrová linka společnosti DB AG	325
Personální náklady (JobService GmbH)	[…]	Dočasná úvěrová linka společnosti DB AG	434
Ostatní náklady na přesun činností do dceřiných společností společnosti DB Cargo	[…]	Odprodeje	4 […]
Refinancování úvěrů s blížící se dobou splatnosti, CAPEX, OPEX, provozní kapitál	2 020	Faktoring pohledávek	[…]
		Příspěvek společnosti JobService GmbH	[…]
Celkové restrukturalizační náklady	**4 205**		
		Podpora na restrukturalizaci, z toho	**1 914**
		Skutečná působnost dohody o převodu zisku a ztrát (2022–2023)	1 442
		Očekávaná působnost dohody o převodu zisku a ztrát (2024)	472

([98]) Z § 14 odst. 2 „Rámcové smlouvy o překlenovací úvěrové lince („překlenovací financování“) ve výši 434 000 000 EUR“ (český překlad).

4.1.4.2.3 Finanční projekce v základním a pesimistickém scénáři

(259) Německo vysvětluje, že všechny předpoklady, na jejichž základě společnosti DB Cargo v současnosti provádí komplexní plán restrukturalizace, mají za cíl obnovit ziskovost podniku. Společnost DB Cargo vypracovala svůj plán restrukturalizace v úzké spolupráci s externími konzultanty, kteří jednali jako poradci. Německo uvádí, že plán restrukturalizace se již provádí a že byly zahájeny zákonem požadované konzultace se zástupci zaměstnanců společnosti DB Cargo ohledně personálních opatření.

(260) Německo vysvětluje, že základní předpoklady nákladů v letech 2025–2029 vycházejí z prognóz skupiny DB, s výjimkou vývoje nákladů u lokomotiv a nákladních vozů, které se řídí obecnými očekáváními ohledně vývoje inflace. V letech 2025 až 2029 se předpokládá následující vývoj nákladů:

Tabulka 20

Předpokládané náklady v letech 2025–2029

Nákladové kategorie (meziroční vývoj)	2025	2026	2027	2028	2029	Složená roční míra růstu (CAGR) 2025–2029
Energie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Trasa	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zařízení v síti DB	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nákup služeb (mezinárodní)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nákup služeb (tuzemský)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Výměna služeb (mezinárodní)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Výměna služeb (tuzemská)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Provozní personál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Režijní zaměstnanci	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jiné náklady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 57.

(261) Německo tvrdí, že předpoklady základního scénáře plánu restrukturalizace se týkají všech segmentů činnosti společnosti DB Cargo (přeprava jednovozových nákladních zásilek, doprava ucelenými vlaky, kombinovaná doprava) a stojí na čtyřech hlavních pilířích.

(262) Za prvé se navrhuje radikální změna výrobního systému, která by zrušila vzájemné vazby mezi jednotlivými segmenty činnosti a posílila pobídky pro řízení samostatných oblastí činnosti. Tato změna sníží složitost operací, a tím zvýší robustnost a kvalitu produkce společnosti DB Cargo ve všech segmentech. Změna systému produkce rovněž umožní snížit režijní náklady.

(263) Za druhé, upřednostňováním ziskovosti před růstem se společnost DB Cargo zaměřuje na ty segmenty a zákazníky, u nichž má nebo po provedení plánu restrukturalizace získá konkurenční postavení na trhu, tj. kde může vyrábět s nejnižšími náklady nebo kde nabízí jedinečné portfolio produktů.

(264) Za třetí, společnost DB Cargo je otevřena možnostem, pokud jde o zvýšení flexibility činnosti a spojení s externími partnery za účelem realizace subdodavatelských smluv nebo vytvoření společných podniků na trzích s budoucími možnostmi růstu, pokud se takové příležitosti v budoucnu naskytnou, a aktivně tyto možnosti zkoumá.

(265) V neposlední řadě plán restrukturalizace přináší zásadní změnu ve způsobu, jakým je organizována přeprava jednovozových nákladních zásilek. Německo tvrdí, že toto opatření by mělo spolu s režimem veřejného financování přepravy jednovozových nákladních zásilek umožnit, aby se tento strukturálně znevýhodněný segment stal opět ziskovým.

(266) Německo uvádí, že podle základního scénáře by společnost DB Cargo měla dosáhnout ziskovosti v roce 2026 a měla by si ziskovost trvale zachovat (s cílem dosáhnout kladného EBIT ve výši 251 milionů EUR v roce 2028 a 268 milionů EUR v roce 2030). To s sebou nese rozpětí EBIT ve výši 6,3 %, jehož by bylo dosaženo v roce 2028 a rovněž v roce 2030, což by podle Německa odpovídalo současným referenčním hodnotám odvětví.

(267) Základní scénář zohledňuje skutečnost, že zatímco celková tržní pozice společnosti DB Cargo v oblasti německé železniční nákladní dopravy bude stejně jako v předchozích letech s největší pravděpodobností dále upadat, společnost DB Cargo očekává v příštích letech relativně stabilní absolutní produkci v oblasti přepravy jednovozových nákladních zásilek a dopravy ucelenými vlaky (na rozdíl od poklesu v kombinované dopravě), což přispěje ke konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy, a tedy ke zvýšení podílu železniční dopravy.

(268) Německo dále uvádí, že plán restrukturalizace předpokládá významné přispění ze strany zaměstnanců společnosti DB Cargo, pokud jde o větší pružnost a zavedení nových, nepovinných (ale odměňovaných) modelů směn s delší provozní dobou pro strojvedoucí. Dne 2. října 2024 se výbor pro sladění zájmů společnosti DB Cargo dohodl na snížení počtu zaměstnanců na plný úvazek o 4 582, k němuž by mělo dojít do konce prosince 2026 (přibližně 25 % zaměstnanců v porovnání s prosincem 2023), které do konce prosince 2029 vzroste na 4 943 zaměstnanců na plný úvazek (přibližně 27 % zaměstnanců).

(269) Vzhledem k současnému hospodářskému prostředí, které se vyznačuje nedostatkem kvalifikovaných pracovníků, rostoucí poptávce soukromého sektoru po udržitelných druzích dopravy a finanční podpoře segmentu jednovozových nákladních zásilek se Německo domnívá, že plán restrukturalizace bude těžit z příznivých vnějších podmínek a že během období restrukturalizace bude dosaženo obnovení životaschopnosti.

(270) Na základě výše uvedených úvah Německo tvrdí, že základní scénář plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo umožní dosáhnout obnovení životaschopnosti společnosti do konce restrukturalizačního období (31. prosince 2026), kdy se očekává, že vykáže kladný čistý příjem ve výši 95 milionů EUR.

(271) Německo vysvětluje, že takový finanční výsledek se očekává díky dosažení kladného EBIT již v roce 2026 (ve výši 188 milionů EUR), což je důsledkem mírného růstu výnosů ([…]) v porovnání s nákladovou základnou, která by měla zůstat po celé období restrukturalizace v podstatě stejná ([…]), v kombinaci s podstatnou restrukturalizací pracovních sil ([…]) a zvýšením produktivity tím, že se společnost stane pružnější (náklady na materiál a ostatní provozní náklady […]).

(272) Německo tvrdí, že mírný růst výnosů v základním scénáři je v podstatě důsledkem různých opatření plánu restrukturalizace, která jsou uvedena výše v oddíle 4.1.4. (4.1.4.1.1.2), zejména těchto:

a) Segment jednovozových nákladních zásilek: výsledné zlepšení kvality produktu umožní úpravy základních cen, přičemž se očekává, že očekávaná spolková subvence na přepravu jednovozových nákladních zásilek přispěje k tomu, že tento segment bude v roce 2026 dosahovat kladného provozního výsledku a od roku 2027 se vrátí k přiměřené ziskovosti na úrovni čistého příjmu. Vývoj cen odráží promítnutí zvýšení nákladů na faktory produkce. V důsledku toho se předpokládá, že v letech 2025 až 2030 dojde v segmentu

jednovozových nákladních zásilek k mírnému nárůstu objemu se složenou roční mírou růstu (dále jen „CAGR“) na úrovni […] %, přičemž ceny budou podle očekávání postupně růst při GACR na úrovni […] %. Německo však zdůrazňuje, že bez podpory pro přepravu jednovozových nákladních zásilek na spolkové úrovni by byl tento segment navzdory příslušným opatřením plánu restrukturalizace nadále ztrátový.

a) Segment ucelených vlaků: na základě zvýšení produktivity a kvality společnost DB Cargo očekává, že bude schopna mírně zvýšit ceny při předpokládané složené roční míře růstu CAGR ([99]) ve výši cca […] % na trhu. Kromě toho se očekává další příjmový potenciál, který je způsobený dopadem struktury nákladní dopravy z důvodu změny celosvětové politické situace (např. zvýhodnění energetiky a obrany). V důsledku toho se předpokládá, že v letech 2025 až 2030 dojde v segmentu ucelených vlaků k nepatrnému nárůstu objemu s CAGR […] %, přičemž ceny budou podle očekávání postupně růst při CAGR na úrovni […] %. Vývoj cen odráží promítnutí zvýšení nákladů na faktory produkce.

b) Segment kombinované dopravy: jsou zkoumány možnosti partnerství v segmentech trhu, které vykazují možnosti růstu v budoucnu, tj. v segmentu námořní kombinované dopravy. V letech 2025 až 2030 se v segmentu námořní kombinované dopravy předpokládá mírný nárůst objemu s CAGR […] %, přičemž ceny budou podle očekávání postupně růst při CAGR na úrovni […] %. Vývoj cen odráží promítnutí zvýšení nákladů na faktory produkce.

(273) Na druhou stranu Německo vysvětluje, že snížení nákladů v základním scénáři je především důsledkem různých opatření plánu restrukturalizace, která jsou uvedena výše v oddíle 4.1.4 (4.1.4.1.1.2), zejména těchto:

a) Segment jednovozových nákladních zásilek: radikální změna systému produkce (limitování) a zásadní revize a přepracování sítě pro přepravu jednovozových nákladních zásilek společnosti DB Cargo, mimo jiné zvýšením četnosti jízd na dlouhých trasách, revizí sběrných a distribučních služeb a standardizací obchodní nabídky.

b) Segment ucelených vlaků: proměna v inteligentního poskytovatele logistických služeb prostřednictvím i) optimalizace portfolia zákazníků směrem ke komplexním a inovativním řešením železniční dopravy a zavedení specializované kyvadlové dopravy pro významné zákazníky a ii) zvýšení robustnosti a kvality produkce, mimo jiné provozu ucelených vlaků od přepravy jednovozových nákladních zásilek a zvýšením produktivity prostřednictvím pružnějších pracovních smluv s delšími dobami řízení pro strojvedoucí (na dobrovolné bázi) a využitím externích poskytovatelů služeb.

c) Segment kombinované dopravy: limitování produkce a vytvoření samostatných činností s vyčleněnými zdroji, což podle očekávání společnosti DB Cargo posílí motivaci v oblasti řízení (založené na vlastnictví celého cyklu), a tedy i efektivitu. Klíčovými opatřeními jsou optimalizace portfolia postupným vyřazením nerentabilních přeprav (např. snížení objemu v oblasti zprostředkování služeb pro dopravce o přibližně […] %), změna nabízené sítě pro kontinentální kombinovanou dopravu a zavedení revidovaného provozního modelu, který postupně vyřadí současný model posunování všech vozů pro námořní přepravu v jediném uzlu v Maschenu (v blízkosti přístavu Hamburk). Kromě toho budou zefektivněny procesy s ohledem na specifické provozní potřeby. Výbor pro sladění zájmů navíc dne 2. října 2024 dosáhl dohody o úpravě stávajícího pracovního řádu společnosti DB Cargo v oblasti kombinované dopravy. Německo vysvětluje, že to povede k podstatnému zjednodušení obchodního modelu společnosti DB Cargo v oblasti kombinované dopravy, což přinese totéž zvýšení produktivity, jakého bylo dosaženo předchozím návrhem na snížení dodávek trakčního proudu ze strany DB Cargo a postoupením těchto dodávek dceřiným společnostem zabývajícím se dodávkami trakčního proudu, které mají ve svých pracovních smlouvách obsaženu větší pružnost, a tedy vyšší produktivitu strojvedoucích (např. odpočinek ve vzdálenější zastávce, zvláštní náhrada za dobu strávenou na cestě). Německo dále vysvětluje, že díky dosažení této dohody v říjnu 2024 bude nyní moci společnost DB Cargo vzhledem k novým pracovním předpisům, které umožňují zvýšit produktivitu, snížit počet vlastních strojvedoucích, režijních pracovníků souvisejících s produkcí a pracovníků řídicí věže.

([99]) CAGR se rozumí složená roční míra růstu.

Společnost DB Cargo proto nebude muset přesouvat činnosti na dceřiné společnosti zabývajícími se dodávkami trakčního proudu. Tato opatření vedou ve srovnání se skutečným počtem těchto pracovních míst v červenci 2023 ke snížení počtu strojvedoucích o přibližně 330 ekvivalentů plného pracovního úvazku, počtu režijních pracovníků v oblasti plánování produkce a řízení o přibližně 130 ekvivalentů plného pracovního úvazku a počtu pracovníků řídicí věže o přibližně 155 ekvivalentů plného pracovního úvazku. Na základě toho se Německo domnívá, že společnost DB Cargo může dosáhnout významných úspor nákladů i v tomto segmentu.

(274) Německo dále uvádí, že plán restrukturalizace zahrnuje opatření, která se zaměřují na režijní náklady v oblasti administrativy a produkce. Německo na jedné straně očekává, že zásada upřednostnění ziskovosti před růstem a optimalizace portfolia umožní snížit režijní náklady, např. pokud jde o zaměstnance a veškeré náklady, které se zaměstnanci souvisí, jako jsou náklady na pronájem kancelářských prostor. Na druhé straně Německo vysvětluje, že plán restrukturalizace zavede řadu opatření zaměřených na efektivitu, zahrnujících rozsáhlou standardizaci struktur informačních technologií, omezení duplicitních organizačních struktur, ale i revizi postupů v oblasti plánování, dispečinku a řídicí věže, a že tato opatření by měla přispět ke snížení nákladů a poskytnut možnost nabízet ziskové služby za konkurenceschopnou cenu. Tato opatření (kromě již výše popsaných opatření v oblasti kombinované dopravy) povedou ve srovnání se skutečným počtem těchto míst v červenci 2023 ke snížení počtu pracovních míst o více než 400 ekvivalentů plného pracovního úvazku.

(275) Německo dále zdůrazňuje, že plán restrukturalizace společnosti DB Cargo se liší od dřívějšího úsilí o zvýšení efektivity a ziskovosti podniku. Německo konkrétně vysvětluje, že tento plán přesahuje rámec postupných opatření ke zlepšení provozní efektivnosti tím, že zásadně mění provozní procesy společnosti DB Cargo, ale i její organizační strukturu a podnikovou strategii.

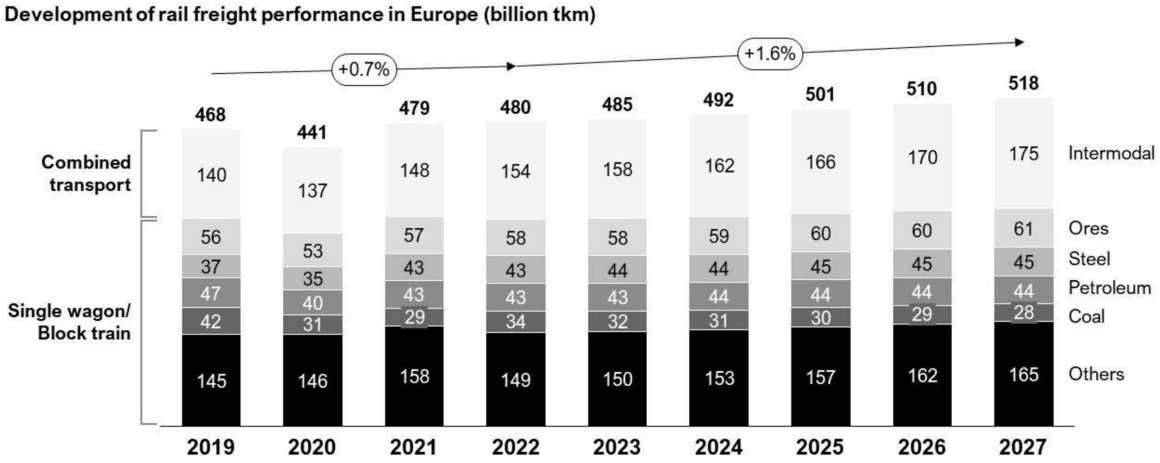
(276) Německo dodává, že vnější podmínky pro úspěšné provedení plánu restrukturalizace by měly být příznivější než v minulosti, a to z těchto důvodů.

a) Očekává se, že kromě růstu klíčových odvětví podnítí růst trhu v oblasti železniční nákladní dopravy i politická podpora (např. systémy obchodování s emisemi) a investice do železniční infrastruktury. Zatímco v minulosti podíl železniční nákladní dopravy stagnoval, Německo tvrdí, že nyní existuje pevný závazek německé vlády i Evropské komise zvýšit podíl železniční nákladní dopravy a že vyšší priorita, kterou přisuzují dekarbonizaci odvětví dopravy v rámci politiky ochrany klimatu, povede k vyšším investicím do infrastruktury v železniční nákladní dopravě a k přímé finanční podpoře, která má kompenzovat stávající strukturální nevýhody sítí pro přepravu jednovozových nákladních zásilek ve srovnání se silniční nákladní dopravou.

b) Kromě toho se Německo domnívá, že zároveň s veřejným sektorem roste poptávka soukromého sektoru po způsobech dopravy, které jsou uhlíkově neutrální, což by mělo vést k vyšší ochotě stávajících i budoucích zákazníků platit za řešení železniční nákladní dopravy, přičemž Německo očekává, že to následně přispěje k posílení železniční dopravy v hospodářské soutěži se silniční dopravou.

c) V neposlední řadě Německo uvádí, že demografická struktura společnosti DB Cargo se v současné době rychle mění, čímž podporuje provádění plánu restrukturalizace, neboť zaměstnanci, kteří do podniku nastoupili v rámci rozsáhlých náborových programů v 80. letech 20. století, začínají odcházet do důchodu, což vede k úbytku zaměstnanců z důvodu odchodu do důchodu vyššímu než 3,5 % ročně, a tento proces bude pokračovat až do konce 20. let 21. století. Německo tvrdí, že tento proces podporuje plán restrukturalizace společnosti DB Cargo, neboť v důsledku nadbytečnosti nevznikne potřeba velkého propouštění.

(277) Z výše uvedeného vyplývá, že ačkoli vnější okolnosti, jako jsou obchodní konflikty a pandemie COVID-19, v nedávné minulosti vedly ke snížení hospodářské aktivity, a tedy i k mírnému poklesu poptávky po železniční nákladní dopravě (což byl podobný vývoj jako v jiných segmentech nákladní dopravy), očekává se, že v nadcházejících letech trh železniční nákladní dopravy opět poroste, se složenou mírou růstu v letech 2022 až 2027 ve výši 1,6 %.



Zdroj: podání Německa ze dne 31. října 2023, s. 2024, 58, údaje poradenské společnosti SCI/Verkehr.

(278) Jsou-li jednotlivé segmenty činnosti posuzovány samostatně, Německo uvádí následující úvahy, pokud jde o růst objemu:

a) Jednovozové nákladní zásilky / ucelený vlak: Německo vysvětluje, že v jednovozových nákladních zásilkách nebo ucelených vlacích se přepravuje široká škála zboží. Mezi nejvýznamnější druhy zboží patří rudy, ocel, ropa, uhlí, chemikálie, automobilové výrobky, odpady a spotřební zboží. Podobně jako u kombinované dopravy byly v posledních letech zasaženy makroekonomickými výkyvy i přeprava ucelenými vlaky a přeprava jednovozových nákladních zásilek, což vedlo v roce 2020 k poklesu o 7 %, ale v následujícím roce došlo k rychlému oživení (2021: 8,6 %).

b) V letech 2022 až 2027 se očekává, že objem železniční nákladní dopravy mírně poroste, se složenou roční mírou růstu ve výši 0,8 %. Německo tvrdí, že tento růst je podněcován rozvojem základních průmyslových odvětví. Poptávka po některých surovinách (zejména rudě a uhlí) v Evropě neroste, což je dáno ekonomickým posunem ve směru k výrobě polotovarů nebo trendem směřujícím k obnovitelným zdrojům energie. V důsledku toho se očekává, že poptávka po ucelených vlacích a přepravě jednovozových nákladních zásilek zůstane v těchto odvětvích stabilní nebo dojde k jejímu poklesu. Očekává se, že by mělo dojít ke vzniku dodatečné poptávky po přepravě ucelenými vlaky a přepravě jednovozových nákladních zásilek u dalších druhů výrobků (např. ocel, chemikálie, automobilové výrobky, spotřební zboží). K silnému růstu by mělo dojít například v automobilovém průmyslu (složená roční míra růstu 8,6 % v letech 2022–2027), který se zotavuje z předchozích problémů, např. narušení dodavatelského řetězce. Současně se rozvíjejí nové trhy, které by měly nabídnout další potenciál růstu pro železniční nákladní dopravu. Německo vysvětluje, že mezi příklady těchto obchodních příležitostí patří železniční potrubní řešení pro ekologický vodík, která potřebují železniční spojení k překlenutí mezer ve stávajících potrubních sítích, logistické koncepty pro výrobu autobaterií a také dekarbonizace ocelářského průmyslu v Evropě, která povede k novým řešením v oblasti oběhového hospodářství, kde bude v nadcházejících letech hrát při výrobě oceli mnohem větší roli kovový šrot. V důsledku tohoto vývoje mohou vést požadované objemy přepravy k oživení železniční nákladní dopravy.

c) Kombinovaná doprava: Německo uvádí, že na kombinovanou dopravu připadá třetina evropského trhu železniční nákladní dopravy a je rovněž hnací silou růstu, jehož tempo je historicky nadprůměrné, a po pandemii COVID-19 vykazuje výrazné oživení, kdy jeho tempo dosáhlo 8,6 % v roce 2021 a 3,2 % v roce 2022, což přestavuje v letech 2017–2022 složenou roční míru růstu ve výši 4,2 %. Německo vysvětluje, že v nadcházejících letech by měl růst zůstat nadále vysoký, s úrovní složené roční míry růstu 2,6 % (2022–2027), a to zejména díky růstu HDP. Německo dále uvádí, že kombinovaná doprava bude těžit z rostoucích objemů zejména hotových výrobků, z rostoucí námořní dopravy v klíčových evropských přístavech, z rostoucího použití kontejnerů a z nových technologií manipulace s návěsy. Zároveň se kombinovaná doprava stává dostupnější z důvodu investic do infrastruktury (zejména terminálů), které umožňují zvýšit kapacitu v souladu s růstem poptávky.

(279) Vzhledem k výše uvedeným očekáváním růstu trhu Německo tvrdí, že předpoklady společnosti DB Cargo ohledně růstu objemu jsou konzervativní a že společnost DB Cargo v krátkodobém a střednědobém horizontu nespoléhá na růst v oblasti přepravy jednovozových nákladních zásilek vyvolaný trhem. Německo se domnívá, že v segmentu ucelených vlaků a kombinované dopravy je plánování společnosti DB Cargo je založeno na nižší míře růstu než míra růstu trhu.

(280) Německo závěrem uvádí, že výše uvedené úvahy týkající se plánu restrukturalizace je třeba posuzovat nejen na pozadí silné intermodální hospodářské soutěže se silniční dopravou, ale také na pozadí vysoce konkurenčního trhu železniční nákladní dopravy z hlediska intermodality. Německo v této souvislosti vysvětluje, že jiní provozovatelé než společnost DB Cargo mají v Německu společný podíl na objemu železniční nákladní dopravy (v tunokilometrech v roce 2022) ve výši 57 %, což představuje ve srovnání s ostatními členskými státy v Evropě významný podíl. Německo v tomto ohledu uvádí, že navzdory tomu, že společnost DB Cargo byla v předchozí době zavedeným provozovatelem, její podíl na objemu železniční nákladní dopravy v Německu je druhý nejnižší ze všech zavedených provozovatelů v dané zemi, pokud jde o všechny členské státy, v nichž společnost DB Cargo působí. Německo dále uvádí, že například společnost LINEAS má v Belgii podíl 57 %, společnost Groupe SNCF má ve Francii podíl 67 % a společnost CD Cargo má v České republice podíl 65 %. Zároveň se podíl společnosti DB Cargo na objemu německé železniční nákladní dopravy od roku 2016 snížil o 11 procentních bodů.

4.1.4.2.3.1 Finanční výsledky základního scénáře

(281) Na základě výše uvedených předpokladů použitých pro finanční prognózy plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo Německo vysvětluje, že základní scénář plánu restrukturalizace zohledňuje řadu událostí, k nimž došlo v roce 2023 a na počátku roku 2024, jako jsou stávky strojvedoucích (v období od ledna do dubna 2024), snížení spolkových rozpočtů na podpůrné programy, negativní vývoj objemu (bez zohlednění stávek a se zohledněním ztráty objemu přepravy v důsledku přenesení cen) z důvodu zpomalení ekonomiky, inflace a zvýšení mezd zaměstnanců, zvýšená cenová konkurence a zpoždění některých opatření plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo. Německo v této souvislosti uvádí, že základní scénář zahrnuje rovněž protiopatření (242. bod odůvodnění), jejichž cílem je řešit nepříznivé dopady tohoto vývoje, aby společnost DB Cargo během období restrukturalizace dosáhla obnovení životaschopnosti.

(282) Tabulka 21 uvádí kvantifikovaný dopad základního scénáře v podobě předpokládaného výkazu zisku a ztráty společnosti DB Cargo v období restrukturalizace (od 1. ledna 2022 do 31. prosince 2026).

Tabulka 21

Výkaz zisku a ztráty společnosti DB Cargo podle základního scénáře

(v milionech EUR)

	Skuteč-nost 2021	Skuteč-nost 2022	Skuteč-nost 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Příjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatní provozní výnosy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Celková výkonnost	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Náklady na materiály	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Osobní náklady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatní provozní náklady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Služby v rámci skupiny	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(v milionech EUR)

	Skuteč-nost 2021	Skuteč-nost 2022	Skuteč-nost 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Odpisy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rozpětí EBIT (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý úrok	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Výnos z investic	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatní finanční výnosy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mimořádné výnosy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Daně	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zisk před zdaněním	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Převod zisku a ztráty	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý příjem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 16.

(283) Jak je vidět v tabulce 21, Německo očekává, že společnost DB Cargo bude v roce 2024 stále vykazovat ztrátu na úrovni EBIT ve výši 348 milionů EUR, zatímco základní scénář plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo uvádí od roku 2026 kladné hodnoty EBIT, počínaje […] miliony EUR na konci období restrukturalizace (konec roku 2026), a to obecně díky novým koncepcím produkce, které umožňují zvýšení produktivity a snížení personálních nákladů v reakci na ztráty objemu.

(284) Přestože se nadále plánuje, že čistý příjem bude až do roku 2025 záporný (ve výši […] EUR), plánuje se rovněž, že do konce období restrukturalizace bude kladný (ve výši […] EUR) a poté bude trvale růst.

(285) Pokud jde o předpokládané rozvahové ukazatele společnosti DB Cargo, jak vidět v tabulce 22, Německo očekává, že společnost DB Cargo si udrží kladnou výši kapitálu po celé období restrukturalizace (od 1. ledna 2022 do 31. prosince 2026) i po něm.

Tabulka 22

Rozvaha DB Cargo podle základního scénáře

(v milionech EUR)

	Skuteč-nost 2021	Skuteč-nost 2022	Skuteč-nost 2023	Pro-gnóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Aktiva celkem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dlouhodobý majetek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pozemky, budovy a zařízení	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nehmotná aktiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finanční aktiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Oběžná aktiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zásoby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pohledávky z obchodního styku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatní pohledávky a aktiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finanční pohledávky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Peníze a peněžní ekvivalenty	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasiva celkem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vlastní kapitál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Závazky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezervy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finanční závazky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Závazky z obchodních vztahů	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatní závazky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 17.

(286) Na základě předpokládaných účetních závěrek společnosti DB Cargo Německo uvádí, že hlavní ukazatele finanční výkonnosti společnosti DB Cargo se budou v období restrukturalizace vyvíjet tak, jak je uvedeno v tabulce 23:

Tabulka 23

Základní scénář plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo

Ukazatele finanční výkonnosti v období restrukturalizace a po něm

(v milionech EUR)

KPI	Skutečnost 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Použitý kapitál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stav vlastního kapitálu (ke konci roku)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dluhové závazky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stav peněžních prostředků (ke konci roku)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rozpětí EBITDA (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rozpětí EBIT (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoE (%) (bez převodu zisku a ztráty) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoCE (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) 1RoE (návratnost vlastního kapitálu) = zisk po zdanění (EAT) / vlastní kapitál
([2]) 2RoCE (návratnost použitého kapitálu) = EBIT / použitý kapitál
Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 19.

(287) Jak lze odvodit z výše uvedené tabulky 23, Německo tvrdí, že základní scénář plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo povede po celou dobu trvání restrukturalizace ke zlepšení ukazatelů finanční výkonnosti společnosti DB Cargo a že se předpokládá, že ROCE společnosti DB Cargo do konce období restrukturalizace překročí vážené průměrné náklady kapitálu společnosti DB Cargo ([100]).

(288) V tabulce 24 níže jsou uvedeny nejnovější údaje o ziskovosti některých konkurentů společnosti DB Cargo v Evropské unii (tj. za roky 2021 a 2023). Toto srovnání zahrnuje tři různé skupiny, které lze rozlišit s ohledem na pokrytí trhu v souvislosti s produktem a které vykazují odlišný profil ziskovosti: i) integrátoři s přepravou jednovozových nákladních zásilek i bez ní, ii) dodavatelé trakčního proudu a iii) provozovatelé integrované kombinované dopravy.

(289) Podle údajů poskytnutých Německem činilo rozpětí EBIT ve srovnatelné skupině, která je tvořena mixem evropských provozovatelů železniční nákladní dopravy, v období 2021–2023 v průměru 2 % (medián je rovněž 2 %). Na základě prognózy pro rok 2025 se očekává, že rozpětí EBIT společnosti DB Cargo ve výši […] % bude mírně pod průměrem odvětví. Společnost DB Cargo však očekává, že do konce období restrukturalizace (konec prosince 2026) zlepší své rozpětí EBIT na […] %. Taková úroveň je ve srovnání s podskupinou integrátorů bez přepravy jednovozových nákladních zásilek, která dosáhla průměrného rozpětí EBIT ve výši 5 %, příznivá.

([100]) Německo uvádí, že vážené průměrné náklady kapitálu (WACC) společnosti DB Cargo činí […] %. WACC je součet nákladů na dluh a nákladů na vlastní kapitál vynásobených příslušnými váhami. Náklady na vlastní kapitál ve výši 20 % se vypočítávají pomocí modelu oceňování kapitálových aktiv a skládají se z i) bezrizikové sazby ve výši 2,5 % a ii) rizikové prémie specifické pro společnost, která je odvozena z tržní rizikové prémie ve výši […] % vynásobené faktorem Beta ([…]). Náklady na dluh se na základě interního úvěrového ratingu „[…]“ předpokládají ve výši 4,5 %. Vážení vychází z očekávané úrovně dluhu na konci fiskálního roku 2024 ve výši […] milionů EUR a úrovně vlastního kapitálu ve výši […] milionů EUR, tedy z poměru dluhu k vlastnímu kapitálu ve výši 370 %. Na základě těchto předpokladů Německo uvádí, že WACC společnosti DB Cargo by měly být přibližně […] %.

Tabulka 24

Klíčové ukazatele srovnatelné skupiny v období 2021/2023

Název	Země	Obchodní segment	Výnosy 2023 (v milionech EUR) (1)	Rozpětí EBIT Průměr 2021–2023
ČD Cargo	Česká republika	Integrátor (BT, CT)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Rakousko	Integrátor (SW, BT, CT)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Slovensko	Integrátor (SW, BT, CT)	304	2 %
PKP Cargo	Polsko	Integrátor (SW, BT, CT)	1 263	2 %
TX Logistik	Německo	Integrátor (BT, CT)	250 (1)	4 %
LINEAS	Belgie	Integrátor (SW, BT, CT)	463	– 24 %
Green Cargo AB	Švédsko	Integrátor (SW, BT, CT)	426	3 %
Fret SNCF	Francie	Integrátor (SW, BT, CT)	730	– 3 %
RheinCargo	Německo	TOC	175 (1)	2 % (2)
Lokomotion	Německo	TOC	112 (1)	3 % (2)
Hector Rail Německo	Německo	TOC	34	– 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) (3)	Česká republika	Integrovaný provozovatel CT	621	16 %
PCC Intermodal	Polsko	Integrovaný provozovatel CT	136	6 %
boxXpress	Německo	Integrovaný provozovatel CT	129	2 %
Loconi	Polsko	Integrovaný provozovatel CT	49 (1)	5 % (2)
Hupac	Švýcarsko	Integrovaný provozovatel CT	740	1 %
Naviland Cargo	Francie	Integrovaný provozovatel CT	167 (1)	6 %
Aritmetický průměr			***508***	***2 %***
Medián			***426***	***2 %***
Aritmetický průměr – Integrátoři bez SW			***432***	***5 %***

Pozn.: SW = jednovozová nákladní zásilka; BT = ucelený vlak; CT = kombinovaná doprava; TOC = společnost provozující vlakovou dopravu

(1) Nejnovější dostupný údaj za rok 2022.

(2) Průměrná hodnota rozpětí EBIT vztahující se k období 2021–2022 vzhledem k bodu 1), viz výše.

(3) Společnost Metrans je součástí segmentu intermodální dopravy společnosti HHLA a v roce 2023 na ni připadalo více než 95 % výnosů společnosti HHLA v tomto segmentu.

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 27.

4.1.4.2.3.2 Finanční výsledky pesimistického scénáře

(290) Německo vysvětluje, že pesimistický scénář plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo vychází ze základního scénáře upraveného o konkrétní možný nepříznivý vývoj.

(291) Tento možný nepříznivý vývoj je shrnut v tabulce 25.

Tabulka 25

Rizika zahrnutá v pesimistickém scénáři společnosti DB Cargo

Rizika zahrnutá v pesimistickém scénáři pro rok 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1) Čisté riziko snížení spolkových rozpočtů v rámci režimů podpory pro železniční nákladní dopravu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2) Snížení režimu financování jednovozových nákladních zásilek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3) Vyšší provozní náklady v důsledku odložení implementace TAF/TSI do systému společnosti DB InfraGO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4) Nižší nárůst objemu, než se původně plánovalo, v důsledku přenesení zvýšených poplatků za přístup k trati a posunovací zařízení na zákazníky, jakož i v důsledku dlouhodobého hospodářského oslabení v ocelářském průmyslu v Německu (dopad na EBIT po pouhém odstranění variabilních nákladů, zejména nákladů na přístup k trati a energie)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Celkem vzniklá rizika	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 53.

(292) Jak vyplývá z tabulky 25, Německo se domnívá, že pesimistický scénář by měl kromě rizik, která jsou již zahrnuta v základním scénáři, odrážet i rizika, jako je mimo jiné další snížení spolkových režimů podpory a nižší nárůst objemu, než se předpokládá v základním scénáři, jež jsou způsobená dlouhodobým hospodářským oslabením ocelářského průmyslu v Německu.

(293) Německo rovněž uvádí, že byla určena protiopatření, která by mohla být provedena v případě naplnění pesimistického scénáře. Očekává se, že tato protiopatření (především další snižování nákladů a počtu zaměstnanců a prodej a zpětný pronájem lokomotiv) zmírní výše uvedená dodatečná rizika zahrnutá v pesimistickém scénáři, jak uvádí následující tabulka.

Tabulka 26

Protiopatření obsažená v pesimistickém scénáři společnosti DB Cargo

Protiopatření obsažená v pesimistickém scénáři	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Základní scénář – EBIT v roce 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Celkem vzniklá rizika	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1) Provozní protiopatření	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Protiopatření obsažená v pesimistickém scénáři	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2) Prodej a zpětný pronájem lokomotiv	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT podle pesimistického scénáře v roce 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 55.

(294) Tato protiopatření by měla společnosti DB Cargo umožnit, aby od roku 2026 dosahovala ziskovosti (s plánovaným EBIT ve výši […] EUR), a to i přes zápornou úroveň EBIT ve výši […] EUR v roce 2025, jak potvrzuje níže uvedený výkaz zisku a ztráty společnosti DB Cargo podle pesimistického scénáře:

Tabulka 27

Výkaz zisku a ztráty společnosti DB Cargo podle pesimistického scénáře

(v milionech EUR)

	Skuteč-nost 2021	Skuteč-nost 2022	Skuteč-nost 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Příjmy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatní provozní výnosy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Celková výkonnost	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Náklady na materiály	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Osobní náklady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatní provozní náklady	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Služby v rámci skupiny	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Odpisy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rozpětí EBIT (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý úrok	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Výnos z investic	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(v milionech EUR)

	Skuteč-nost 2021	Skuteč-nost 2022	Skuteč-nost 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Ostatní finanční výnosy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mimořádné výnosy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Daně	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zisk před zdaněním	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Převod zisku a ztráty	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Čistý příjem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 22. listopadu 2024 (konečný plán restrukturalizace), strana 49.

(295) Přestože čistý příjem společnosti DB Cargo bude až do roku 2025 vysoce záporný (ve výši […] EUR), Německo očekává, že se i podle pesimistického scénáře do konce restrukturalizačního období stane kladným (ve výši […] EUR) a poté bude trvale růst.

(296) Pokud jde o předpokládané rozvahové ukazatele společnosti DB Cargo podle pesimistického scénáře, jak je vidět v tabulce 28, Německo očekává, že společnost DB Cargo si udrží kladnou kapitálovou pozici po celé období restrukturalizace i po něm.

Tabulka 28

Rozvaha společnosti DB Cargo podle pesimistického scénáře

(v milionech EUR)

	Skuteč-nost 2021	Skuteč-nost 2022	Skuteč-nost 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Aktiva celkem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dlouhodobý majetek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pozemky, budovy a zařízení	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nehmotná aktiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finanční aktiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Oběžná aktiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Zásoby	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(v milionech EUR)

	Skuteč-nost 2021	Skuteč-nost 2022	Skuteč-nost 2023	Prognóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Pohledávky z obchodního styku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatní pohledávky a aktiva	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finanční pohledávky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Peníze a peněžní ekvivalenty	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasiva celkem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vlastní kapitál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Závazky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rezervy	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finanční závazky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Závazky z obchodních vztahů	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ostatní závazky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Zdroj: podání Německa ze dne 31. října 2024, strany 49 a 50.

(297) Na základě výše uvedených předpokládaných účetních závěrek společnosti DB Cargo Německo uvádí, že hlavní ukazatele finanční výkonnosti společnosti DB Cargo se budou v období restrukturalizace vyvíjet tak, jak je shrnuto v následující tabulce:

Tabulka 29

Pesimistický scénář plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo

Ukazatele finanční výkonnosti v období restrukturalizace

KPI (v milionech EUR)	Skuteč-nost 2023	Pro-gnóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Použitý kapitál	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stav vlastního kapitálu (ke konci roku)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dluhové závazky	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stav peněžních prostředků (ke konci roku)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rozpětí EBITDA (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

KPI (v milionech EUR)	Skuteč-nost 2023	Pro-gnóza 2024	Plán 2025	Plán 2026	Plán 2027	Plán 2028	Plán 2029	Plán 2030
Rozpětí EBIT (v %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoE (%) (bez převodu zisku a ztráty) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoCE (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) 1RoE (návratnost vlastního kapitálu) = zisk po zdanění (EAT) / vlastní kapitál
([2]) 2RoCE (návratnost použitého kapitálu) = EBIT / použitý kapitál
Zdroj: podání Německa ze dne 31. října 2024, strana 50.

(298) Jak lze odvodit z výše uvedené tabulky 29, Německo tvrdí, že základní scénář plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo povede po celou dobu trvání restrukturalizace ke zlepšení ukazatelů finanční výkonnosti společnosti DB Cargo a že se předpokládá, že ROCE společnosti DB Cargo do konce období restrukturalizace překročí vážené průměrné náklady kapitálu společnosti DB Cargo.

4.1.5 *Opatření omezující narušení hospodářské soutěže a obchodu*

(299) Po četných jednáních s Komisí navrhlo Německo za účelem zmírnění negativních dopadů restrukturalizační podpory na hospodářskou soutěž a obchod tato opatření, která byla doplněna do plánu restrukturalizace, tento plán doprovází a jež by platila do 31. prosince 2026:

4.1.5.1 Obecné závazky týkající se obchodní politiky

(300) Německo se zavazuje, že v rámci možností, které mu plynou z jeho práva obchodních společností, zajistí, aby společnost DB Cargo během provádění plánu restrukturalizace prováděla obezřetnou, řádnou a udržitelnou obchodní politiku s cílem obnovit a udržet dlouhodobou životaschopnost v souladu s ustanoveními plánu restrukturalizace.

(301) Německo se rovněž zavazuje, že společnost DB Cargo nebude prosazovat poskytování podpory, o kterou se v tomto případě jedná, ani žádné výhody z ní plynoucí.

4.1.5.1.1 Zákaz akvizic

(302) Německo v rámci svých možností plynoucích z § 65 BHO zajistí, aby společnost DB Cargo do konce období restrukturalizace nenabyla žádné podíly. To se obdobně vztahuje na akvizici společností převodem aktiv.

(303) Zákaz akvizic se nevztahuje na odprodeje v rámci skupiny a na restrukturalizaci.

(304) Společnost DB Cargo může nabývat účasti ve společnostech ve výjimečných případech a s předchozím souhlasem Komise, zejména pokud je to nezbytné pro zajištění dlouhodobé životaschopnosti společnosti DB Cargo nebo z jiných naléhavých důvodů, jako jsou bezpečnostní zájmy státu, např. nákupy související s přepravou ze strany Bundeswehru. Tím není dotčen článek 346 SFEU.

4.1.5.1.2 Prodej podílů

(305) Německo se zavazuje, že v rámci možností stanovených v § 65 BHO zajistí, aby společnost DB Cargo prodala níže popsané podíly nezávislému kupci, tj. […]. Pojmy „prodej“, „odprodej“ a „zcizení“ zahrnují nejen převod podílů ve společnosti, ale také převod aktiv společnosti.

a) Prodej vlastnických podílů v oblasti terminálů:

a) […]

b) […]

c) […]

d) […]

e) […]

f) […]

b) Odprodej nezanedbatelného menšinového podílu v oblasti námořní kombinované dopravy […] (včetně odprodeje […] lokomotiv).

c) Odprodej podílů v dceřiných společnostech zabývajících se logistikou:

a) […]

b) […]

c) […]

(306) Odprodeje jsou prováděny na nediskriminačním základě v souladu s hospodářskými zásadami a s tržními zárukami prodávajícího (dále jen „prohlášení a záruky“).

(307) K odprodeji dojde co nejdříve, nejpozději však […]. Prodej se považuje za uskutečněný dnem podpisu právně závazné kupní smlouvy (dále jen „kupní smlouva“). V případě prodeje částí několika kupcům je rozhodným datem datum uzavření poslední kupní smlouvy.

(308) Povinnost odprodat podíly ve společnostech však platí pouze v případě, že se tak stane za hospodářsky životaschopných podmínek, a neohrozí to úspěch plánu restrukturalizace. To znamená, že:

a) […]

b) […]

c) […]

(309) V souvislosti s postupem stanoveným v § 65 BHO Německo pokud možnost zajistí, aby společnost DB Cargo zahájila řízení o prodeji včas tak, aby mohly být dodrženy příslušné lhůty pro prodej.

(310) Dotyčný nabyvatel musí:

a) být nezávislý na společnostech DB AG a DB Cargo;

b) disponovat finančními zdroji, odbornými znalostmi a pobídkami potřebnými k udržení a rozvoji nabytého podniku nebo aktiv konkurenceschopným způsobem a

c) na základě informací, které má Komise k dispozici, nesmí akvizice na první pohled vyvolávat obavy z narušení hospodářské soutěže ani by nemělo hrozit riziko prodlení při plnění závazků. Zejména je nutno důvodně očekávat, že kupec získá od příslušných regulačních orgánů všechna potřebná povolení za účelem nabytí odprodávaného podniku.

(311) V případě neočekávaného zpoždění může Komise na žádost souhlasit s prodloužením lhůty pro prodej. Německo podá žádost včas, nejméně však dva týdny před uplynutím původní lhůty pro provedení.

(312) Pokud se […] ukáže, že výše uvedené odprodeje nebo jejich části nejsou ze strany […] možné, Německo a společnost DB Cargo mohou navrhnout alternativní opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, která mají srovnatelný rozsah, a předložit je Komisi ke schválení.

(313) Do doby, než dojde k převodu, musí společnost DB Cargo s péčí řádného obchodníka („*ordentlicher Kaufmann*“) zajistit, aby si odprodávaný podnik zachoval svou hospodářskou životaschopnost, prodejnost a konkurenceschopnost a minimalizoval riziko ztráty konkurenčního potenciálu. Společnost DB Cargo zejména:

a) neučiní nic, co by mohlo mít významný negativní dopad na hodnotu, řízení nebo konkurenceschopnost odprodávaného podniku nebo změnit povahu a rozsah podniku, jeho technickou nebo obchodní strategii nebo investiční politiku;

b) na základě stávajících obchodních plánů a jejích pokračování přidělí nebo poskytne dostatečné prostředky pro rozvoj odprodávaných aktiv;

c) podnikne veškeré přiměřené kroky a mimo jiné vytvoří vhodné pobídky (obvyklé v daném odvětví), aby zajistila, že zaměstnanci neodejdou z odprodávaného podniku, nebo iniciuje uvedené kroky a pobídky a nebude najímat ani přesouvat zaměstnance do zbývajících podniků společnosti DB Cargo.

4.1.5.2 Opatření k posílení hospodářské soutěže (nákup služeb)

(314) Německo se zavazuje zajistit, že společnost DB Cargo bude ve stále větší míře nakupovat služby vnitrostátní přepravy ucelenými vlaky na dlouhé vzdálenosti od externích třetích stran. Společnost DB Cargo proto do konce období restrukturalizace zvýší podíl vlakových kilometrů, které v Německu ročně zajišťuje prostřednictvím externích poskytovatelů […], na celkových vlakových kilometrech v oblasti přepravy ucelenými vlaky na dlouhé vzdálenosti, které v Německu zajišťuje. Očekává se, že v roce 2024 společnost DB Cargo v celém Německu zajistí přepravu v objemu 27,7 milionu vlakových kilometrů. Z toho by společnost DB Cargo měla zajistit 24,4 milionu vlakových kilometrů s vynaložením svých vlastních provozních zdrojů. Předpokládá se, že 3,3 milionu vlakových kilometrů zajistí jménem společnosti DB Cargo externí železniční podniky (nákup služeb).

(315) Cíl uvedený v 314. bodě odůvodnění je podmíněn dosažením očekávaného objemu vlakových kilometrů v segmentu ucelených vlaků v souladu se základním scénářem plánu restrukturalizace. V případě negativního obchodního vývoje a následného nedosažení očekávaného objemu vlakových kilometrů se cíl sníží následovně: Pokud očekávaný objem vlakových kilometrů klesne o […] % (nebo […] %, viz 314. bod odůvodnění) nebo více, povinnost uzavřít subdodavatelskou smlouvu neexistuje. Pokud je očekávaný objem ve vzniklém rozmezí, dochází u závazku uzavřít subdodavatelskou smlouvu k poměrnému snížení procenta, např. pokud je dosaženo pouze […] % očekávaných vlakových kilometrů v kalendářním roce, musí být externě zajištěno alespoň […] %. Tento mechanismus zajišťuje, že pokud společnost DB Cargo v segmentu ucelených vlaků v daném roce zajistí vnitrostátní přepravu na dlouhé vzdálenosti v menším objemu vlakových kilometrů, nedojde ke snížení stávající kapacity vlaků v důsledku nárůstu „jízdy bez nákladu“ („*Leerlauf*“), a tím k dalšímu poklesu ziskovosti.

(316) Tento nákup služeb je prováděn v souladu s tržními podmínkami na základě těchto hlavních zásad:

a) Výběr poskytovatele služeb musí být založen na hospodářských zásadách s vyloučením jakékoli diskriminace. Smlouvy s poskytovateli služeb se uzavírají na základě obchodních kritérií.

Poskytovatel služeb musí zejména splňovat všechny požadavky týkající se kvality, které zákazníci vyžadují po společnosti DB Cargo.

b) Společnost DB Cargo má v úmyslu vyzvat vhodné dodavatele z celé EU, aby předložili své nabídky na širší balíčky nákupu služeb, a bude usilovat o to, aby v prvním kole obdržela přinejmenším dvě nabídky, bude-li pro předpokládané subdodávky existovat více než jeden vhodný dodavatel. V zájmu zajištění transparentnosti budou neúspěšní uchazeči řádně informováni a odmítnutí jejich nabídky bude náležitě odůvodněno. Povinnosti uvedené v předchozí větě se vztahují pouze na dodavatele, kteří předložili nabídku.

c) Poskytovatel služeb musí být zavedeným nebo případně výkonným nezávislým konkurentem, který má finanční prostředky a prokázané zkušenosti, aby byl schopen poskytovat služby vnitrostátní přepravy ucelenými vlaky na dlouhé vzdálenosti. Na uzavření smlouvy se vztahují obvyklé požadavky trhu, tj. společnost DB Cargo je oprávněna odmítnout žádost z důvodů, jako je nedostatečná způsobilost, nespolehlivost, nedostatek finančních prostředků nebo obavy související s dodržováním předpisů.

d) V případě, že poskytovatel služeb přestane poskytovat smluvní služby nebo není schopen v jejich poskytování pokračovat, společnost DB Cargo ustanoví na zbývající období subjekt, který jej v souladu s podmínkami této zakázky nahradí. Pokud ani to není možné, může být smluvní plnění po zbytek doby trvání smlouvy realizováno i formou vlastního poskytování služeb.

4.1.5.3 Zastropování objemu provozu

(317) Společnost DB Cargo v oblasti železniční nákladní dopravy nepřekročí do konce období restrukturalizace objem vnitrostátní přepravy z roku 2023 měřený v tunokilometrech. V roce 2022 zajistila společnost DB Cargo v Německu svým vlastním provozem 58,9 miliardy tunokilometrů. V roce 2023 se objem služeb snížil na 51,2 miliardy tunokilometrů.

4.1.5.4 Prodej lokomotiv

(318) Německo zajišťuje, že společnost DB Cargo odprodá část svých lokomotiv nezávislému kupci za následujících podmínek:

a) Aby bylo možné zajistit plnění povinnosti nakupovat služby (viz bod 4.1.5.2), odprodá společnost DB Cargo […] lokomotiv z odvětví ucelených vlaků poskytovateli (poskytovatelům) služeb na jeho (jejich) žádost. Pokud je výkonnostní cíl v oblasti nákupu snížen z důvodu nedosažení očekávaného objemu vlakových kilometrů (viz 315. bod odůvodnění), upraví se odpovídajícím způsobem počet lokomotiv, které mají být prodány.

b) V souvislosti se zastropováním objemu přepravy (viz 317. bod odůvodnění) odprodá společnost DB Cargo […] lokomotiv nezávislým kupcům. To předpokládá, že přislíbené omezení dopravy v […] probíhá podle plánu.

c) Lokomotivy musí být prodány nejpozději do […], avšak pouze pokus lze za běžných tržních podmínek (stanovených na základě běžných metod oceňování) získat alespoň […].

d) Pokud se během restrukturalizačního období ukáže, že prodej výše uvedených lokomotiv nelze zcela nebo zčásti do […] provést, Německo a společnost DB Cargo mohou navrhnout alternativní opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, která mají srovnatelný rozsah nebo dopad, a předložit je Komisi ke schválení.

4.1.5.5 Obecná a závěrečná ustanovení vztahující se na závazky

(319) Německo nezmění klíčové prvky plánu restrukturalizace a současné závazky bez předchozího souhlasu Komise.

(320) Tyto závazky Německo přejímá pouze vůči Komisi, která je jejich jediným adresátem, a pouze pro účely tohoto řízení (SA.50952). Třetí strany nemohou z těchto závazků odvozovat žádná práva, pokud jde o konkrétní chování ze strany Německa, společnosti DB AG a/nebo společnosti DB Cargo.

(321) Německo v rámci svých možností plynoucích z práva obchodních společností zajistí, aby byl plán restrukturalizace včetně všech závazků v souladu s uvedeným harmonogramem plně proveden.

(322) Pokud u některých závazků není stanovena žádná lhůta, mají být splněny bez zbytečného odkladu.

(323) Komise může v případě potřeby na základě řádně odůvodněné žádosti Německa prodloužit lhůty stanovené v závazcích nebo plánu restrukturalizace nebo ve výjimečných případech jednu či více povinností a podmínek stanovených v těchto závazcích nebo v plánu restrukturalizace zrušit, změnit nebo nahradit. Pokud Německo požádá o prodloužení lhůty, musí být Komisi předložena řádně odůvodněná žádost, a to nejpozději jeden měsíc před uplynutím dané lhůty.

4.1.5.6 Dosažený pokrok v oblasti prodeje podílů a lokomotiv

(324) Jak je popsáno v 305. bodě odůvodnění písm. a), skupina DB Cargo plánuje prodat následující podíly v subjektech působících v oblasti terminálů:

a) […];

b) […];

c) […];

d) […];

e) […].

(325) Odprodej podílů v oblasti terminálů nebo v […] se v současnosti nachází v různých fázích realizace, jak Německo naposledy informovalo dne 21. listopadu 2024, a to konkrétně:

a) […].

b) Pokud jde o odprodeje v oblasti terminálů, konkrétně:

1) […];

2) […];

3) […];

4) […];

5) […].

c) Pokud jde o dceřiné společnosti působící v oblasti logistiky, konkrétně:

1) […];

2) […];

3) […] ([101]), […] ([102]);

4) […].

(326) Podle informací poskytnutých Německem se ukázalo, že podniky dotčené prodejem vlastnických podílů skupiny DB Cargo v různých členských státech jsou v průměru dlouhodobě životaschopnými podniky. Table 30 uvádí příjmy dotčených společností v letech 2021, 2022 a 2023, v celkové výši dosahující nejméně […] EUR před zdaněním, které jsou usazeny převážně v Německu.

Tabulka 30

Příjmy jednotlivých společností

v milionech EUR (zaokrouhleno)

		2021	2022	2023
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([101]) […]
([102]) […]

v milionech EUR (zaokrouhleno)

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

([1]) […].
Zdroj: podání Německa.

(327) Lokomotivy, které mají být odprodány (318. bod odůvodnění), budou pocházet ze stávajícího vozového parku společnosti DB Cargo a podle Německa jsou moderní a hodnotné a jsou udržovány v souladu s příslušnými pokyny. Lokomotivy budou rozděleny do tří skupin: i) standardní elektrické lokomotivy v tuzemsku, ii) vysokovýkonové elektrické lokomotivy v tuzemsku a iii) moderní interoperabilní elektrické lokomotivy.

5. POSOUZENÍ OPATŘENÍ

(328) V tomto oddíle se posuzuje, zda zkoumaná opatření zahrnují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a pokud ano, zda představují novou podporu. Posuzuje se také, zda jsou zákonné a zda je lze považovat za slučitelné s vnitřním trhem.

5.1 Existence státní podpory

(329) V čl. 107 odst. 1 SFEU je stanoveno: „Podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak.“

(330) Aby se opatření poskytnuté podniku považovalo za státní podporu ve smyslu tohoto ustanovení, je nutné, aby byly splněny tyto kumulativní podmínky: i) opatření musí být přičitatelné státu a financováno ze státních prostředků; ii) musí příjemci poskytovat výhodu; iii) tato výhoda musí být selektivní a iv) opatření musí narušovat nebo může narušit hospodářskou soutěž a ovlivňovat obchod mezi členskými státy.

(331) Pokud jde o argument Německa, podle něhož se dotčená opatření týkají vnitřních vztahů v rámci téže hospodářské jednotky, v jejímž čele stojí společnost DB AG (viz 102. až 104. bod odůvodnění), je třeba připomenout, že pro účely právních předpisů o státní podpoře mohou převody v rámci skupiny ve vlastnictví státu představovat státní podporu, jsou-li například převáděny prostředky z mateřské společnosti na její dceřinou společnost, a to i v případě, že ta je z ekonomického hlediska samostatným podnikem ([103]). Skutečnost, že se některá opatření, která jsou předmětem šetření, týkají vnitřních vztahů v rámci skupiny, v jejímž čele stojí společnost DB AG, tedy nebrání posouzení těchto opatření podle čl. 107 odst. 1 SFEU.

([103]) Viz sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1), bod 49 a citovaná judikatura. Viz rovněž rozsudek Tribunálu ze dne 25. červen 2015, SACE a SACE BT v. Komise, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Kromě toho, jak je uvedeno v 10., 15., 23. až 38. bodě odůvodnění, společnost DB Cargo je založena jako akciová společnost (*Aktiengesellschaft*), která má aktiva, zaměstnance a prostředky pro to, aby mohla poskytovat služby železniční přepravy zboží za úplatu na zeměpisných trzích, na nichž působí. Společnost DB Cargo řídí své činnosti samostatně v tom smyslu, že sama rozhoduje o své obchodní, marketingové a strategické politice, nezávisle na činnostech společnosti DB AG. Společnost DB Cargo má své vlastní zákazníky, kteří jsou specifičtí pro odvětví železniční nákladní dopravy a liší se od zákazníků, kteří nakupují služby osobní dopravy. Potíže společnosti DB Cargo navíc pramení z jejích vlastních činností a jsou pro tyto činnosti specifické (viz 449. a následující body odůvodnění). V podobné situaci již Komise dospěla k závěru, že železniční nákladní společnost, která náleží k větší železniční skupině, je pro účely použití pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci samostatným podnikem ([104]).

(333) Z toho vyplývá, že společnost DB Cargo je podnikem pro účely použití čl. 107 odst. 1 SFEU. Pokud se zjistí, že opatření, která jsou předmětem šetření, poskytují společnosti DB Cargo hospodářskou výhodu, zvýhodňují podnik, který je jejich příjemcem.

5.1.1 *Zahrnutí státních prostředků*

(334) Státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU mohou představovat pouze výhody poskytnuté přímo nebo nepřímo ze státních prostředků ([105]). Státní prostředky zahrnují veškeré zdroje veřejného sektoru ([106]) včetně zdrojů vnitrostátních subjektů ([107]), a za určitých okolností i zdroje soukromých subjektů. Zdroje veřejných podniků jsou rovněž státními prostředky ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, jelikož stát může použití těchto prostředků řídit ([108]), a také proto, že schodek nebo zisk dosažený veřejným podnikem snižuje nebo zvyšuje prostředky státu.

(335) Společnost DB AG je ve 100% vlastnictví německého státu (11. až 13. bod odůvodnění). Společnost DB ML byla před sloučením se společností DB AG plně vlastněna společností DB AG (14. bod odůvodnění). Prostředky společnosti PDB AG tedy představují a prostředky společnosti DB ML představovaly státní prostředky, a opatření 1, 2 a 3 jsou tudíž tedy financována ze státních prostředků. Vzhledem k tomu, že je opatření 4 je financováno z prostředků veřejného subjektu, tj. fondu BEV (77. bod odůvodnění), je rovněž financováno ze státních prostředků.

(336) V následujících oddílech proto Komise posoudí, zda jsou opatření, která jsou předmětem šetření, přičitatelná státu, a pokud ano, zda poskytují společnosti DB Cargo selektivní výhodu. Pokud jsou tyto podmínky splněny, Komise posoudí, zda příslušná opatření mohou narušit nebo hrozí narušením hospodářské soutěže a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

5.1.2 *Přičitatelnost státu*

(337) Pro stanovení přičitatelnosti opatření poskytnutého prostřednictvím veřejných podniků státu je nutné zjistit, zda lze mít za to, že se na přijetí opatření tak či onak podílely orgány veřejné moci. Přičitatelnost opatření podpory přijatého veřejným podnikem státu lze totiž vydedukovat ze souboru indicií vyplývajících z okolností daného případu a ze souvislostí, za nichž bylo toto opatření přijato ([109]).

([104]) Rozhodnutí Komise C(2004) 3955 final ze dne 2. března 2005 ve věci N 386/2004 – France Aide à la restructuringation à Fret SNCF (Úř. věst. C 172, 12.7.2005, s. 3), 133.–135. a 146. bod odůvodnění.

([105]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 24. ledna 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, body 25 a 26; rozsudek Tribunálu ze dne 12. prosince 1996, Air France v. Komise, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, bod 63.

([106]) Rozsudek Tribunálu ze dne 12. prosince 1996, Air France v. Komise, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, bod 56.

([107]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 14. října 1987, Německo v. Komise, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, bod 17; rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 6. března 2002, Territorio Histórico de Álava a další v. Komise, spojené věci T-92/00 a 103/00, ECLI:EU:T:2002:61, bod 57.

([108]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 38. Viz také rozsudky Soudního dvora ze dne 29. dubna 2004, Řecko v. Komise, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, body 53 a 54, ze dne 8. května 2003, Itálie a SIM 2 Multimedia SpA v. Komise, spojené věci C-328/99 a C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, body 33 a 34, a ze dne 10. prosince 2020, Comune di Milano v. Komise, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, body 31 a 34 a citovaná judikatura.

([109]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 2. března 2021, Komise v. Itálie a další, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, body 59 a 60 a citovaná judikatura.

(338) V tomto ohledu není možné požadovat, aby Komise na základě přesného pokynu prokázala, že orgány veřejné moci konkrétně pobídly veřejný podnik k přijetí dotčeného opatření. Relevantní je každá indicie svědčící o podílu orgánů veřejné moci na přijetí opatření nebo o nepravděpodobnosti toho, že se na přijetí nepodílely, rovněž s ohledem na rozsah tohoto opatření, jeho obsah nebo podmínky, které obsahuje, nebo o neexistenci podílu uvedených orgánů na přijetí uvedeného opatření na straně druhé ([110]).

(339) Skutečnosti potvrzující závěr, že opatření je přičitatelné státu, zahrnují dále fakt, že předmětný veřejnoprávní podnik nemohl napadené rozhodnutí přijmout bez zohlednění požadavků veřejných orgánů nebo směrnic vydaných veřejnými orgány, začlenění veřejnoprávního podniku do struktur veřejné správy, povaha jeho činností a jejich výkonem na trhu za běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými subjekty, právní postavení podniku nebo též intenzita dohledu vykonávaného veřejnými orgány ([111]).

5.1.2.1 Náhrada ročních ztrát společnosti DB Cargo na základě dohody o převodu zisku a ztrát (dále jen „opatření 1“)

(340) Komise poznamenává, že společnost DB AG (a před svým spojením se společností DB AG také společnost DB ML) jsou veřejnými podniky založenými jako *Aktiengesellschaften* podle soukromého práva. Představenstvo v *Aktiengesellschaft* je nezávislé na dozorčí radě a valné hromadě ([112]). To znamená, že valná hromada v zásadě nemůže vydávat pokyny představenstvu. Nicméně, jak soudy Unie opakovaně rozhodly, pouhou okolnost, že byl veřejný podnik založen ve formě kapitálové společnosti podle obecného práva, nelze s ohledem na samostatnost, kterou mu tato právní forma může poskytovat, považovat za dostatečnou k vyloučení závěru, že je opatření podpory přijaté takovou společností přičitatelné státu. Situace, kdy existuje kontrola a reálné možnosti zásadního ovlivňování, brání tomu, aby bylo možno předem vyloučit účast státu na přijetí opatření takovou společností, a v důsledku vyloučit riziko obcházení podmínek Smlouvy o státních podporách bez ohledu na průkaznost samotné právní formy veřejné společnosti jako jednoho z ukazatelů umožňujícího určit, zda se v konkrétním případě jedná o účast státu, či nikoli ([113]). V tomto kontextu nelze vyloučit, že by stát svou přítomností v dozorčí radě, jejíž polovinu členů jmenuje akcionář, mohl nepřímo ovlivňovat rozhodnutí představenstva. Podle německých právních předpisů o *Aktiengesellschaften* je představenstvo voleno dozorčí radou, jejíž členové nejsou vázáni pokyny akcionářů. Komise však upozorňuje, že existují indicie svědčící o tom, že někteří členové dozorčí rady by rovněž mohli být vázáni povinností vůči státu. Jedná se o případ, kdy stát jako akcionář jmenuje do dozorčí rady poslance Spolkového sněmu nebo zástupce vlády (např. státní tajemníky a ředitele z dotčených ministerstev). Tito členové dozorčí rady mají rovněž povinnost nebo silnou motivaci jednat v zájmu vlády, pokud jde o témata týkající se dopravy rozpočtu související se společností DB AG (96. bod odůvodnění písm. b) odst. 2).

(341) Vzhledem k tomu, že společnost DB AG je plně ve vlastnictví státu (11. bod odůvodnění), může Spolková republika Německo jako jediný akcionář sama přijímat veškerá rozhodnutí na valné hromadě společnosti DB AG, a tím uplatňovat (výlučný) vliv na strategické směřování společnosti DB AG. Komise dále upozorňuje, že Spolková republika Německo může jako 100% akcionář na valné hromadě (výlučně) ovlivňovat volbu dozorčí rady společnosti DB AG, která následně volí představenstvo společnosti DB AG. Německo tak mohlo nepřímo ovlivňovat řídicí rozhodnutí přijímaná představenstvem společnosti DB AG rovněž ve vztahu k dceřiným společnostem společnosti DB AG, včetně společnosti DB Cargo a do roku 2016 společnosti DB ML, i když vybraní členové dozorčí rady nejsou přesně vzato zástupci vlády.

([110]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. března 2021, Komise v. Itálie a další, C-425/19, ECLI:EU:C:2021:154, body 60 a 61 a citovaná judikatura.

([111]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 2. března 2021, Komise v. Itálie a další, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, bod 62 a citovaná judikatura.

([112]) Viz § 76 odst. 1 *Aktiengesetz*.

([113]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 10. prosince 2020, C-160/19 P, Comune di Milano v. Komise, ECLI:EU:C:2020:1012, bod 49 a citovaná judikatura.

(342) Dozorčí rada společnosti DB AG není z větší části složena ze zástupců vlády. V dozorčí radě společnosti DB AG však zasedají tři zástupci vlády, které přímo jmenovala tři ministerstva, jež se podílejí na dohledu nad společností DB AG (konkrétně ministerstvo dopravy, ministerstvo hospodářství a ministerstvo financí), a dva poslanci Spolkového sněmu.

(343) Kromě toho musí být podle § 293 odst. 2 *Aktiengesetz* uzavření dohody o kontrole a/nebo převodu zisku a ztrát mezi dvěma *Aktiengesellschaften* schváleno všemi valnými hromadami tříčtvrtinovou většinou. Německo tvrdí, že stát v souladu s tímto ustanovením souhlasil s uzavřením dohody o převodu zisku a ztráty mezi společnostmi DB AG a DB Cargo. V tomto ohledu je třeba poznamenat, že ačkoli dohodu o převodu zisku a ztrát z roku 2012 neuzavřely přímo společnosti DB AG a DB Cargo, ale společnosti DB ML a DB Cargo, v okamžiku uzavření této dohody o převodu zisku a ztrát existovala mezi společnostmi DB AG a DB ML dohoda o kontrole a převodu zisku a ztráty (viz 45. bod odůvodnění). V tomto ohledu Německo potvrzuje, že řetězec dohod o převodu zisku a ztrát s různými úrovněmi podskupin v čele se společností DB AG existoval až do přechodu dohody o převodu zisku a ztrát v roce 2016 ze společnosti DB ML na společnost DB AG, v němž společnost DB Cargo figurovala jakožto konečná dotčená dceřiná společnost a společnost DB AG jakožto konečná dotčená mateřská společnost (47. bod odůvodnění). Zapojení státních úředníků do uzavírání dohody o převodu zisku a ztrát je také důsledkem uplatnění ustanovení § 65 odst. 2 ve spojení s § 65 odst. 3 BHO, které k uzavírání dohod o kontrole ve státem vlastněných společnostech vyžaduje souhlas příslušného ministra (107. bod odůvodnění). Vzhledem k tomu, že dohoda o převodu zisku a ztrát, kterou Komise posuzovala, obsahuje kontrolní prvek, musel příslušný ministr s uzavřením této dohody souhlasit.

(344) Pokud jde o dohodu o převodu zisku a ztrát uzavřenou v roce 2012, Komise konstatuje, že její počáteční minimální doba platnosti byla pět let. Po počáteční pětileté době platnosti byla automaticky prodlužována na konci každého účetního období o další rok, dokud se jedna ze dvou stran nerozhodla ji ukončit, k čemuž došlo v roce 2024 (viz 51. bod odůvodnění). Dohoda o převodu zisku a ztrát neobsahovala maximální výši ztrát, které by mohly být hrazeny mateřskou společností společnosti DB Cargo. Dohoda o převodu zisku a ztrát mezi společnostmi DB ML a DB Cargo proto mohla mít vzhledem k dohodě o převodu zisku a ztráty uzavřené mezi společnostmi DB AG a DB ML dopad na rozpočet společnosti DB AG. Po spojení společností DB ML a DB AG začala být expozice společnosti DB AG vůči ztrátám společnosti DB Cargo přímou expozicí.

(345) Komise potvrzuje předběžné zjištění v rozhodnutí o zahájení řízení, že je rozhodnutí o uzavření dohody o převodu zisku a ztrát přičitatelné německému státu. Vzhledem k dopadu, který by taková neomezená dohoda mohla mít na rozpočet státem vlastněné společnosti DB AG, je třeba rozhodnutí o uzavření dohody o převodu zisku a ztrát v roce 2012 považovat za strategické pro společnosti DB AG, DB ML a DB Cargo. Strategický význam posuzované dohody o převodu zisku a ztrát potvrzují i požadavky na formální schválení platné pro dohody o převodu zisku a ztráty včetně aspektu kontroly. Není pravděpodobné, že by německá vláda neměla vliv na rozhodovací proces společnosti DB AG v souvislosti s těmito strategickými rozhodnutími nebo že by vláda nevěděla o rozhodnutí, které pro společnost DB AG znamenalo potenciálně velmi značnou finanční zátěž, a neměla na něm účast. Tento vliv je uplatňován zejména prostřednictvím dozorčí rady a valné hromady, jakož i prostřednictvím přímých kontaktů mezi vysokými vládními představiteli a vedením společnosti DB AG.

(346) Německé právo obchodních společností zejména vyžaduje, aby dohodu o převodu zisku a ztrát schválili akcionáři smluvních stran. Existenci právně platné dohody o převodu zisku a ztrát mezi DB AG a DB Cargo (respektive mezi DB AG a DB ML) tedy nelze vysvětlit jinak než přímou účastí zástupce státu odpovědného za podíl státu v příslušných společnostech. V roce 2016 navíc zástupce státu jako jediný akcionář DB AG udělil přímý souhlas se spojením společností DB AG a DB ML, jak to vyžaduje německé právo obchodních společností. V důsledku spojení společností DB ML a DB AG přešla veškerá práva a povinnosti, včetně dohody o převodu zisku a ztrát z roku 2012 (mezi společnostmi DB ML a DB AG), ze společnosti DB ML na společnost DB AG, což znamenalo, že společnost DB AG byla přímo vystavena skutečným a budoucím ztrátám společnosti DB Cargo. Ke spojení došlo několik měsíců před uplynutím pětiletého období platnosti dohody o převodu zisku a ztrát z roku 2012, které bylo poté automaticky prodlouženo na dobu neurčitou s možností každoročního zrušení ze strany společnosti DB AG nebo DB Cargo.

(347) V souladu s judikaturou není za určitých okolností vyloučeno, že splnění čtyř podmínek stanovených v čl. 107 odst. 1 SFEU může být vyhodnoceno v jiném okamžiku než v okamžiku, kdy dané opatření nabylo účinku ([114]). V souvislosti se zjištěními Komise ohledně existence hospodářské výhody (viz 393. až 411. bod odůvodnění) je možné ponechat otevřenou otázku, zda se německý stát podílel na rozhodnutích o uzavření a pokračování dohody o převodu zisku a ztrát v roce 2012, nebo až později. Podstatnější je, že v době, kdy byly splněny všechny podmínky pro existenci státní podpory podle čl. 107 odst. 1 SFEU, platila dohoda o převodu zisku a ztrát, což Komise považuje za uplatňování vlivu ze strany státu.

(348) V tomto ohledu se časem začaly objevovat další indicie přičitatelnosti. Pokud jde o rozsah opatření, nelze mít vzhledem k tomu, že Německo plně vlastnilo příslušné společnosti, za to, že by opakující se povaha ztrát, na které se vztahuje dohoda o převodu zisku a ztrát (viz tabulka 5, 53. bod odůvodnění), a jejich rozsah unikly pozornosti Německa, a to zejména od roku 2019, kdy byly roční ztráty téměř dvojnásobné než ztráty zaznamenané v letech 2015, 2016 a 2017, a v roce 2020, kdy stouply na 870 milionů EUR. Vzhledem k opakování a rozsahu ztrát, které musely být v rámci dohody o převodu zisku a ztrát kryty, je nepravděpodobné, že by se německý stát nepodílel na rozhodnutích o obnovení této dohody. Je naopak pravděpodobné, že německý stát uplatnil svůj dominantní vliv nad společností DB AG, aby zajistil, že dohoda o převodu zisku a ztrát bude nadále podporovat společnost DB Cargo navzdory rostoucím ztrátám, které v důsledku dohody o převodu zisku a ztrát vznikaly společnosti DB AG. Přestože každoroční prodlužování dohody o převodu zisku a ztrát probíhalo mlčky, znamenalo zejména konkrétní a stále významnější rozhodnutí pokračovat v podpoře společnosti DB Cargo i přes hromadění ztrát. Komise se domnívá, že je nepravděpodobné, že by vedení společnosti DB AG mělo možnost tuto podporu ukončit, zejména vzhledem k rostoucímu objemu ztrát, v jejichž důsledku význam dohody o převodu zisku a ztrát pro zachování finanční životaschopnosti společnosti DB Cargo ještě vzrostl.

(349) To, že by německý stát nebyl zapojen do samotného rozhodování o obnovení dohody o převodu zisku a ztrát, je tak vzhledem k povaze činností společnosti DB Cargo a jejich významu pro orgány veřejné moci o to více nepravděpodobné, přičemž je třeba mít na paměti, že podle ustálené judikatury je povaha činností příjemce indicií přičitatelnosti ([115]).

(350) Navzdory liberalizaci trhu železniční nákladní dopravy v roce 2007 hrála společnost DB Cargo na tomto trhu i nadále významnou roli, a to zejména v segmentu jednovozových nákladních zásilek, kde má i nadále podíl ve výši přibližně 90 % (33. bod odůvodnění). Jak Německo uznává (33. bod odůvodnění), segment jednovozových nákladních zásilek je již několik let systematicky ztrátový, a proto není bez subvencí pro nové účastníky přitažlivý (viz 466. a následující body odůvodnění, pokud jde o význam segmentu jednovozových nákladních zásilek, a 587. až 589. bod odůvodnění, pokud jde o plánovanou veřejnou podporu pro toto odvětví).

(351) V této souvislosti Komise konstatuje, že železniční nákladní doprava má pro dopravní politiku spolkové vlády strategický význam, neboť přispívá k přechodu ze silniční na železniční dopravu a je důležitá pro zajištění bezpečnosti dodávek velké části zboží se zásadním významem pro spotřebitele a průmysl ([116]). Konkrétně v Německu představuje přeprava jednovozových nákladních zásilek přibližně čtvrtinu železniční nákladní dopravy. Je důležitým prvkem logistických řetězců v celé zemi a hraje klíčovou roli při propojování mnoha důležitých průmyslových lokalit. Přeprava jednovozových nákladních zásilek má dále podpůrnou funkci pro ostatní druhy železniční nákladní dopravy, jako je kombinovaná doprava a ucelené vlaky, a proto významně přispívá ke konkurenceschopnosti železnice vůči ostatním druhům dopravy, a stává se tak rovněž zásadní pro dekarbonizaci dopravy a dosažení cílů v oblasti klimatu. Tyto úvahy přiměly Německo, aby od roku 2020 financovalo odvětvové programy pro odvětví přepravy jednovozových nákladních zásilek ([117]).

([114]) Rozsudky Tribunálu ze dne 13. února 2012, Budapesti Erőmű Zrt v. Komise, T-80/06 a T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, body 55 a 67, a ze dne 30. dubna 2014, Dunamenti Erőmű Zrt v. Komise, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, bod 66, přičemž posledně uvedený rozsudek byl potvrzen rozsudkem Soudního dvora ze dne 1. října 2015, Electrabel SA a Dunamenti Erőmű Zrt v. Komise, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francie v. Komise (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, bod 56.

([116]) Viz Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, „Masterplan Schienengüterverkehr“, 23. června 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (navštíveno 15. listopadu 2024).

([117]) Viz rozhodnutí C(2020) 7533 final ze dne 4. listopadu 2020, 3. až 5. bod odůvodnění a rozhodnutí C(2024) 3488 final ze dne 21. května 2024, 4. až 8. bod odůvodnění.

(352) Odvětví přepravy jednovozových nákladních zásilek je tedy i přes své špatné finanční výsledky klíčové pro německou železniční nákladní dopravu, stejně jako pro německý průmysl, a je klíčové pro přechod na jiný druh dopravy. Další indicií přičitatelnosti týkající se dohody o převodu zisku a ztrát je úloha společnosti DB Cargo v oblasti německé hospodářské a environmentální politiky jakožto jednoho z hlavních motorů dekarbonizace dopravy a průmyslové atraktivity země, neboť je nepravděpodobné, že by německý stát prostřednictvím dohody o převodu zisku a ztrát nepodporoval finance společnosti, zejména od okamžiku, kdy by ztráty společnosti DB Cargo – v případě, že by nebyly hrazeny mateřskou společností – přivedly tuto společnost do potíží a ohrozily by pokračování její činnosti ([118]).

(353) V této souvislosti Komise rovněž poznamenává, že strategické dokumenty společnosti DG AB (studie společnosti Oliver Wyman) odkazují na „zvláštní odpovědnost" společnosti DB Cargo jakožto státní společnosti za více než 17 000 zaměstnanců v Německu (v roce 2018) (viz také 397. bod odůvodnění).

(354) Komise dospěla k závěru, že opatření 1, tj. hrazení ztrát společnosti DB Cargo podle dohody o převodu zisku a ztrát, a to jak během jejího původního období platnosti, tak po jejím prodloužení za tichého souhlasu až do ukončení této dohody, které je v současnosti naplánováno na 31. prosince 2024, je přičitatelné německému státu.

5.1.2.2 Stanovení cen vnitroskupinových služeb („opatření 2") a výhodné podmínky financování úvěrů poskytnutých útvarem správy aktiv společnosti DB („opatření 3")

(355) Na základě posouzení argumentů a důkazů předložených Německem a zúčastněnými stranami Komise nemůže potvrdit svůj předběžný závěr, že opatření 2 a 3 jsou přičitatelná státu.

(356) V rozporu s tvrzením stěžovatele skutečnost, že je společnost DB Cargo plně vlastněna společností DB AG, a v konečném důsledku samotným státem, nepostačuje k prokázání přičitatelnosti opatření 2 a 3 německému státu.

(357) Společnosti DB AG a DB Cargo jsou založeny jako soukromoprávní *Aktiengesellschaften*, v důsledku čehož je představenstvo nezávislé na dozorčí radě a valné hromadě. Na rozdíl od strategických rozhodnutí, jako je uzavření dohody, například dohody o převodu zisku a ztrát, je uzavření smlouvy o poskytování vnitroskupinových služeb nebo poskytnutí vnitroskupinového úvěru transakcí v rámci běžných každodenních činností. Je velmi nepravděpodobné, že by stát jako akcionář prostřednictvím svých zástupců v dozorčí radě mohl tyto transakce důkladně sledovat a ovlivňovat, zejména vzhledem k omezenému skutečnému zastoupení státu v řídicích orgánech společností DB AG a DB Cargo.

(358) Jednací řád představenstva DB AG výslovně vylučuje získávání úvěrů v rámci skupiny z okruhu záležitostí, k nimž je zapotřebí rozhodnutí představenstva společnosti DB AG nebo souhlas dozorčí rady společnosti DB AG (17,, 20, a 22, bod odůvodnění). Podle jednacího řádu představenstva společnosti DB Cargo je rovněž získávání úvěrů pro společnosti DB AG a DB Finance B.V. výslovně vyloučeno ze seznamu opatření, která vyžadují souhlas představenstva společnosti DB AG (tj. akcionáře). Výše uvedený jednací řád se nijak nevztahuje na dohody o vnitropodnikových službách a nechává stanovení jejich podmínek na nižší úrovni vedení. Na rozdíl od podpisu dohody o převodu zisku a ztrát tedy podpis interních podnikových smluv o vnitroskupinových službách nebo smluv o úvěrech, jako jsou dohody, které jsou předmětem tohoto šetření, nevyžadoval zapojení ani na úrovni akcionáře příslušných společností, ani na úrovni dozorčích rad nebo představenstev.

([118]) V tomto smyslu viz rozsudek Tribunálu ze dne 13. září 2023, T-525/20, ITD a Danske Fragtmænd v. Komise, ECLI:EU:T:2023:542, body 86–96 a 104–107.

(359) Potenciální finanční dopad opatření 2 a 3 na rozpočet společnosti DB AG, který je podle stěžovatele další indicií přičitatelnosti, je nutné dát do souvislostí. Za prvé, pokud jde o dohody o poskytování služeb uvnitř skupiny, Německo správně tvrdí, že řada služeb byla poskytována v zájmu celé skupiny. Za druhé, vzhledem k tvrzením stěžovatele Komise posoudila význam úvěrů představujících opatření 3 ve vztahu k relevantnějším ukazatelům relativní důležitosti pro věřitele a dlužníka, jako jsou celkové potřeby refinancování skupiny a obrat společnosti DB Cargo, aniž by se zohlednila mnohonásobně vyšší částka rozpočtu společnosti DB AG, na kterou se stěžovatel odvolává. Celková částka osmi úvěrů v období let 2013 až 2019 činí k 31. prosinci 2019 přibližně 2,1 miliardy EUR. Na druhé straně závazky společnosti DB Finance dosáhly v roce 2019 pouze výše 23,3 miliardy EUR a jsou za jeden rok devětkrát vyšší. Pro důležitost z hlediska dlužníka má ještě větší význam to, že celkový obrat společnosti DB Cargo v letech 2013 až 2019 činil 23,8 miliardy EUR, což je jedenáctkrát více než částka úvěrů, a v případě dotčených úvěrů nejsou interní půjčky v rámci skupiny DB půjčkami příležitostnými nebo jednorázovými, ani nejsou v rámci dceřiných společností společnosti DB AG pro společnost DB Cargo specifické.

(360) Na rozdíl od tvrzení stěžovatele finanční zájem německého státu na získávat dividendy od skupiny DB rovněž neznamená, že by se stát musel podílet na opatřeních 2 a 3. Zapojení akcionáře do konkrétní transakce provedené v rámci běžného podnikání nelze dovozovat z obecného zájmu akcionáře na omezení ztrát společnosti s cílem získat dividendu. Jak Německo správně poznamenává, přijetí obecného finančního zájmu akcionáře jako kritéria relevantního pro přičitatelnost by znamenalo, že by bylo přičitatelné státu každé rozhodnutí přijaté orgány společnosti, neboť na finanční zájem akcionáře může mít dopad každé rozhodnutí.

(361) Přičitatelnost opatření 2 a 3 nelze v rozporu s tím, co uvedl stěžovatel, dovodit ani z ustanovení § 65 BHO, ani z ustanovení PCGK.

(362) Ustanovení § 65 BHO ([119]) stanoví pravidla týkající se nabývání podílů v soukromých společnostech německým spolkovým státem, jako je požadavek na předchozí souhlas příslušného ministra, pokud jde o transakce typu nabytí nebo prodej podílů v soukromé společnosti, transakce zahrnující změny základního kapitálu nebo předmětu činnosti společnosti nebo transakce zahrnující změnu kontroly. Ustanovení § 65 odst. 1 bod 3 BHO stanoví, že spolkovému státu musí být přiznán odpovídající vliv v dozorčích radách nebo v rovnocenném orgánu dohledu. Podle § 65 odst. 6 by mělo příslušné spolkové ministerstvo využít svého vlivu k tomu, aby členové orgánů dohledu v podniku, kteří byli vybráni nebo pověřeni na příkaz spolkové země, při své činnosti zohledňovali také zvláštní zájmy spolkové země. Ustanovení § 65 BHO tedy zakládá povinnosti obecné povahy a vztahuje se pouze na určitá strategická rozhodnutí týkající se podílů státu. Nestanoví žádná pravidla, která by vyžadovala zapojení státu do přijímání nebo definování podmínek vnitroskupinových dohod a úvěrů.

(363) PCGK obsahuje údaje týkající se odpovědného řízení společností, v nichž má německý stát více podílů, které nejsou povinné a jsou obecné (poznámka pod čarou 47). Neexistence jakýchkoli indicií, natož důkazů, předložených v průběhu šetření, že údaje uvedené v PCGK byly nesprávně použity nebo se staly pro společnost DB Cargo nebo společnost DB AG závaznými v souvislosti s opatřeními 2 a 3, která jsou předmětem šetření, v důsledku jednání nebo vlivu úředníků, útvarů nebo veřejných orgánů, nemůže sloužit jako indicie přičitatelnosti týkající se těchto opatření 2 a 3.

(364) Komise dospěla k závěru, že důkazy shromážděné v průběhu formálního šetření nepodporují předběžné indicie uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení ani neprokazují přičitatelnost opatření 2 a 3 německému státu pro účely použití čl. 107 odst. 1 SFEU.

(365) Vzhledem ke kumulativní povaze podmínek existence státní podpory podle čl. 107 odst. 1 SFEU Komise dospěla k závěru, že opatření 2 a 3 nepředstavují státní podporu ve smyslu uvedeného ustanovení.

([119]) https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Downloads/Resources/Laws/1969-08-19-federal-budget-code.pdf?__blob=publicationFile&v=1, navštíveno 30. října 2024.

5.1.2.3 Částečné hrazení odměn úředníků přidělených společnosti DB Cargo Spolkovým železničním fondem (dále jen „opatření 4“)

(366) Jak Německo vysvětlilo, hrazení sociálních nákladů fondem BEV se týká všech železničních úředníků přidělených společnosti DB AG, a nikoli pouze zaměstnanců přidělených v rámci skupiny DB AG společnosti DB Cargo.

(367) Systém přidělování úředníků je závazný ([120]). Rozhodnutí týkající se subjektu, který nese náklady spojené se zvláštním statusem úředníků, kteří jsou přiděleni jako zaměstnanci společnosti DB AG, jakož i další prvky systému přidělování se řídí zákonnými ustanoveními („Gesetz“) – DBGrG –, a nikoli samostatnými rozhodnutími fondu BEV, společnosti DB AG nebo společnosti DB Cargo (78. bod odůvodnění) ([121]). Opatření 4 je proto přičitatelné státu.

5.1.3 *Selektivní výhoda*

(368) Výhodou ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU je jakákoli hospodářská výhoda, kterou by podnik nemohl získat za běžných tržních podmínek, tj. bez zásahu státu ([122]). Důležitý je pouze účinek opatření na podnik, a nikoli důvod či cíl státního zásahu ([123]). Pokud se v důsledku státního zásahu za podmínek, jež se liší od běžných tržních podmínek, zlepší finanční situace podniku, jedná se o zvýhodnění. Za účelem posouzení této záležitosti by měla být finanční situace podniku po provedení opatření porovnána s jeho finanční situací v případě, že by opatření nebylo přijato ([124]). V tomto ohledu Komise připomíná, že pojem „zásahy státu“ neodkazuje jen na pozitivní opatření státu, ale rovněž zahrnuje skutečnost, že orgány za určitých okolností opatření nepřijímají ([125]).

(369) Komise posoudí existenci selektivní výhody pouze u opatření, která považuje za přičitatelná státu, tj. opatření 1 a opatření 4.

5.1.3.1 Náhrada ročních ztrát společnosti DB Cargo na základě dohody o převodu zisku a ztrát (dále jen „opatření 1“)

(370) Komise konstatuje, že Německo tvrdí, že i) uzavření dohody o převodu zisku a ztrát je v souladu s kritériem subjektu v tržním hospodářství, ii) nevypovězení dohody o převodu zisku a ztrát, a tudíž pokračující každoroční převody ztrát DB Cargo na DB AG nepředstavují opatření státního zásahu, neboť nepředstavují akci, a tudíž se nejedná o „skutečně provedené opatření“, a iii) v každém případě nevypovězení smlouvy a pokračující převod ztrát respektuje kritérium subjektu v tržním hospodářství, takže DB Cargo nezískala žádnou výhodu, a proto opatření nepředstavuje státní podporu (viz 110. až 130. bod odůvodnění).

(371) Komise posoudí, zda se kritérium subjektu v tržním hospodářství vztahuje na uzavření dohody o převodu zisku a ztrát i na neukončení dohody o převodu zisku a ztrát a následný převod ztrát. Pokud by Komise dospěla k závěru, že toto kritérium není použitelné, nelze jej uplatnit.

([120]) V § 12 odst. 2 DBGrG se stanoví, že úředníci jsou přiděleni („*sind (…)zugewiesen*“) společnosti DB AG.
([121]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 19. prosince 2019, Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, bod 34.
([122]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 1996, SFEI a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 60; rozsudek Soudního dvora ze dne 29. dubna 1999, Španělsko v. Komise, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, bod 41.
([123]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. července 1974, Itálie v. Komise, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, bod 13.
([124]) Tamtéž.
([125]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1), bod 67 a citovaná judikatura.

(372) Komise připomíná, že Soudní dvůr rozhodl, že uplatnitelnost kritéria subjektu v tržním hospodářství definitivně závisí na tom, zda dotyčný členský stát poskytne hospodářskou výhodu podniku jakožto hospodářský subjekt, a nikoli jakožto orgán veřejné moci ([126]). Zásahy státu, jejichž cílem je dostát závazkům, které mu přísluší jako orgánu veřejné moci, nelze srovnávat se zásahy soukromého investora v tržním hospodářství ([127]).

(373) Komise nezpochybňuje uplatnitelnost kritéria subjektu v tržním hospodářství na uzavření dohody o převodu zisku a ztrát a na její neukončení a následné převody ztrát podle dohody o převodu zisku a ztrát. V této souvislosti Komise poznamenává, že samotná dohoda o převodu zisku a ztrát je nástrojem, který se řídí *Aktiengesetz*, a nikoli veřejným právem (viz poznámka pod čarou 15). Kromě toho jsou dohody o převodu zisku a ztrát nástroji, které mohou a zřejmě i používají jiné skupiny společností, zejména společnosti zastoupené v německém akciovém indexu (viz 111. bod odůvodnění). Komise konstatuje, že Německo nepopírá, že před uzavřením dohody o převodu zisku a ztrát nebyly provedeny analýzy ziskovosti *ex ante* (viz 121. bod odůvodnění). Komise zároveň upozorňuje na existenci ekonomických analýz v podobě ročních střednědobých plánů, které představují základ pro strategická rozhodnutí společnosti DB AG (viz 54. bod odůvodnění). Pokračující převádění ročních ztrát je třeba posuzovat v rámci dohody o převodu zisku a ztrát. Komise proto dospěla k závěru, že kritérium subjektu v tržním hospodářství se vztahuje jak na uzavření dohody o převodu zisku a ztrát, tak na její neukončení, vedoucí k pokračujícímu převádění ztrát společnosti DB Cargo na společnost DB AG.

(374) Pokud jde o argument Německa, že neukončení dohody o převodu zisku a ztrát, a tedy i převod ztrát společnost DB Cargo nepředstavuje skutečně provedené opatření (viz 114. bod odůvodnění), v důsledku čehož nelze u převodu ztrát posuzovat selektivní výhodu, Komise pro tento argument nemá žádný právní základ. Naopak, upuštění od kroků, které mohou být i postupné, vedoucích k ukončení právního vztahu, který se stává stále více hospodářsky nevýhodným, musí být považováno za volbu, byť provedenou mlčky, ať už ze strany investora v tržním hospodářství, nebo ze strany orgánu veřejné moci, nebo i ze strany státního podniku. To platí zejména v případech, kdy uplynulo původní období platnosti dohody a každá ze stran může rok co rok buď s prodloužením dohody na další rok tiše souhlasit, nebo podat oznámení o vypovězení. Jedná se o konkrétní rozhodnutí, která smluvní strany dohody o převodu zisku a ztrát každoročně přijímají. Právní forma těchto voleb, tj. skutečnost, že pokračování dohody o převodu zisku a ztrát bylo koncipováno tak, že k němu dojde s tichým souhlasem, a nebude vyžadovat formální změnu, nemůže mít na toto posouzení vliv. Ve skutečnosti je ustálenou judikaturou, že při zjišťování, zda určité opatření poskytuje podniku hospodářskou výhodu, není důležitá ani přesná forma opatření. Pojem „podpora" zahrnuje nejen pozitivní plnění, ale rovněž různé formy opatření, které snižují náklady, jež obvykle zatěžují rozpočet podniku, a které tedy mají tutéž povahu a stejné účinky, aniž jsou dotacemi v užším slova smyslu ([128]). Stejně tak z judikatury vyplývá, že nepřijetí opatření může být považováno za zásah, který vede ke zvýhodnění, pokud by soukromý subjekt nacházející se v podobné situace jako stát a jednající za běžných tržních podmínek opatření přijal. Příkladem takových situací je soustavné tolerování neplacení dluhů ([129]) nebo užívání veřejného majetku, aniž by bylo placeno příslušné nájemné ([130]). Komise připomíná, že zavedení dohody o převodu zisku a ztrát znamená zavedení automatického postupu, který měl nahradit nutnost každoročně rozhodovat o tom, zda se ztráty nebo zisky převedou na mateřskou společnost. Takový automatický postup však nevylučuje, že se transakce, tj. převod ztrát/zisků, mohou stát pro jednu smluvní stranu nevýhodnými, neboť jinak by nebylo zapotřebí ustanovení o nepodmíněném ukončení. Obezřetný subjekt v tržním hospodářství by ve skutečnosti posoudil, zda je zachování dohody výhodné, a v opačném případě by dohodu, která se stala nevýhodnou, ukončil. Komise se proto domnívá, že je nutné posoudit také hospodářské odůvodnění převodů ztrát za období, kdy mohla kterákoli ze stran dohodu o převodu zisku a ztrát ukončit.

([126]) Pokud jde o investice, viz rozsudek ze dne 5. června 2012, Komise v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, body 79 až 82 a 87.

([127]) Rozsudek Tribunálu ze dne 15. prosince 2009 ve věci EDF v. Komise, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, bod 228.

([128]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 3. dubna 2014, Francie v. Komise, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, bod 94 a citovaná judikatura.

([129]) Viz například rozsudek Tribunálu ze dne 13. září 2010, Řecko a další v. Komise, spojené věci T-415/05, T-416/05 a T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, body 377 až 393, rozsudek Soudního dvora ze dne 12. října 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, body 19 a 20.

([130]) Viz rozsudek Tribunálu ze dne 7. září 2022 ve věci JCDecaux Street Furniture Belgium v. Komise, T-642/19, ECLI:ECLI:EU:T:2022:503, body 28, 49 a 65 (potvrzený rozsudkem Soudního dvora ze dne 26. září 2024 ve věci JCDecaux Street Furniture Belgium v. Komise, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Vzhledem k tomu, že je možné použít kritérium subjektu v tržním hospodářství, Komise nyní posoudí, zda uzavření dohody o převodu zisku a ztrát v roce 2012 a převod ztrát v rámci této dohody poskytuje společnosti DB Cargo hospodářskou výhodu, tj. výhodu, kterou by společnost DB Cargo nemohla získat za tržních podmínek. Je nutné posoudit, zda *„[…] by mohl být za podobných okolností k provedení dané investice motivován soukromý investor srovnatelné velikosti působící za běžných tržních podmínek*“ ([131]). V tomto ohledu Komise náležitě zohlední skutečnost, že společnost DB AG je stávajícím akcionářem DB Cargo, a nikoli novým investorem.

(376) Při použití kritéria subjektu v tržním hospodářství jsou významné pouze výhody a povinnosti spojené s rolí státu jako hospodářského subjektu. Členské státy by měly tyto výhody a povinnosti hodnotit na základě informací dostupných v době zásahu (tj. na předběžném základě), přičemž by měly vycházet z hospodářských posouzení srovnatelných s těmi, která by za podobných okolností provedl racionální subjekt v tržním hospodářství. V tomto případě Německo předalo Komisi značné množství hospodářských a finančních údajů, které byly pravidelně shromažďovány a zkoumány a které objasňují očekávanou ziskovost, kterou DB AG mohla posuzovat po celou dobu uplatňování dohody o převodu zisku a ztrát.

(377) Jedním z přístupů k ověřování dodržování kritéria subjektu v tržním hospodářství je spoléhat se na obecně přijímané standardní metody posouzení. Tato metoda musí být založena na dostupných objektivních, ověřitelných a spolehlivých údajích, jež by měly být dostatečně podrobné a měly by zohledňovat hospodářskou situaci v době, kdy bylo o transakci rozhodnuto, s přihlédnutím k úrovni rizika a budoucím očekáváním. Všeobecně přijímanou standardní metodou posouzení investičního rozhodnutí je posouzení investice z hlediska její čisté současné hodnoty (NPV).

(378) Za účelem vypočtení odhadované hodnoty vlastního kapitálu společnosti DB Cargo Komise diskontovala čistý zisk, aproximovaný provozním výsledkem po odečtení úroků, nebo hospodářským výsledkem před zdaněním, pokud je k dispozici, obsaženým ve střednědobých plánech, za pětileté období, na které se vztahuje příslušný střednědobý plán (viz Table 5), a také konečnou hodnotu, přičemž jako diskontní sazbu použila náklady na vlastní kapitál před zdaněním uvedené ve výročních zprávách skupiny DB pro segment nákladní dopravy a logistiky. Komise použila k výpočtu konečné hodnoty Gordonův růstový model.

(379) Podle Gordonova růstového modelu je konečná hodnota společnosti čistá současná hodnota zisku, který bude společnost vytvářet po neomezenou dobu. Pro výpočet čisté současné hodnoty jsou nezbytné následující předpoklady: i) zisk poroste určitou trvalou mírou růstu („g“), počínaje ziskem v posledním roce podnikatelského plánu, a ii) diskontní sazba jsou buď náklady na vlastní kapitál, nebo vážené průměrné náklady kapitálu, v závislosti na druhu zisku, týkající se držitelů vlastního kapitálu nebo šířeji podniku. Z Gordonova růstového modelu vyplývá, že čím vyšší je trvalá míra růstu, tím vyšší je standardní volný peněžní tok, a čím nižší je diskontní sazba, tím vyšší je konečná hodnota. Komise použila trvalou míru růstu 2 %, jak je uvedeno ve druhé zprávě společnosti E.CA (viz tabulka 9). Komise používá stejnou míru, jako je míra použitá ve druhé zprávě společnosti E.CA, neboť tato míra je konzervativním předpokladem, a to i s ohledem na jiné interní dokumenty společnosti DB Cargo, které uvádějí míru růstu na nižší úrovni (v tomto ohledu Komise bere na vědomí test snížení hodnoty v střednědobém plánu z roku 2015, který používá trvalou míru růstu ve výši 1 %).

(380) Komise posoudí, zda dohoda o převodu zisku a ztrát s trhem odpovídá tržním podmínkám v různých časových okamžicích. Těmito časovými okamžiky jsou i) rok 2012, kdy byla podepsána dohoda o převodu zisku a ztrát, ii) rok 2016, kdy skončilo období, během kterého nebylo možné dohodu ukončit, a iii) rok 2020, poté, co již byla provedena další opatření k řešení trvalé ztrátovosti společnosti DB Cargo, tj. zadání studie segmentu jednovozových nákladních zásilek, zavedení programu „Starke Cargo“ a výměna vedení (viz 61. a 66. bod odůvodnění).

([131]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1990, Belgie v. Komise, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, bod 29; rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991 ve věci Itálie v. Komise, C-305/89 ECLI:EU:C:1991:142, body 18 a 19, a rozsudek Tribunálu ze dne 30. dubna 1998, Cityfler Express v. Komise, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, bod 51. Viz rovněž sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1), bod 74.

(381) Pokud jde o databázi pro výpočet čisté současné hodnoty, Komise vychází z ročních střednědobých plánů, které jsou v daném okamžiku k dispozici. Vzhledem k objemu a povaze informací obsažených ve střednědobých plánech (viz 55. a 58. bod odůvodnění) se Komise domnívá, že střednědobé plány byly dostatečně podrobné, aby společnost DB AG mohla přijmout rozhodnutí týkající se dohody o převodu zisku a ztrát. Jak je u podobných organizací běžné, střednědobé plány byly vypracovány *ex ante* na základě údajů dostupných v příslušném okamžiku a pocházejících z interních zdrojů skupiny DB a externích spolehlivých zdrojů údajů (viz 55. bod odůvodnění).

5.1.3.1.1 Podpis dohody o převodu zisku a ztrát v roce 2012

(382) Na základě metody popsané v 378. a 379. bodě odůvodnění Komise na základě střednědobého plánu z roku 2011 (zahrnujícího roky 2012–2016) hodnotu vlastního kapitálu společnosti DB Cargo vyjádřenou čistou současnou hodnotou na přibližně 2 763 milionů EUR a na základě střednědobého plánu na rok 2012 (zahrnujícího roky 2013–2017) na přibližně 2 973 milionů EUR. Komise konstatuje, že každý střednědobý plán obsahuje nejen plánovací období (např. 2012–2016 v případě střednědobého plánu z roku 2011), ale také odhad pro rok, v němž je plán vypracován, a skutečné výsledky předchozího roku (v případě střednědobého plánu na rok 2011 odhad pro rok 2011 a skutečné výsledky za rok 2010).

(383) Kromě toho Komise rovněž poznamenává, že zatímco společnost DB Cargo vykázala v letech, které předcházely podpisu dohody o převodu zisku a ztrát v roce 2012, v roce 2010 ztráty ve výši 148 milionů EUR a v roce 2011 ve výši 100 milionů EUR, podle výroční zprávy společnosti DB Cargo za rok 2011 dosáhla společnost DB Cargo v letech 2006 až 2008 zisku ve výši více než 500 milionů EUR (viz 117. bod odůvodnění). Podle výročních zpráv společnosti DB Cargo byl zisk dosažen, a tedy i převeden, také v letech 2001 až 2004 ([132]). Jak je uvedeno v Table 5, v obou střednědobých plánech se předpokládalo, že společnost DB Cargo dosáhne svého výkonnostního cíle (z hlediska rozpětí EBIT) přinejmenším na konci plánovacího období.

(384) V tomto ohledu mohlo existovat legitimní očekávání, že společnost DB Cargo bude vytvářet zisk, a vzhledem ke kladné čisté současné hodnotě výnosů založené na střednědobých plánech v daném období Komise dospěla k závěru, že podpis dohody o převodu zisku a ztrát v roce 2012 neposkytl společnosti DB Cargo hospodářskou výhodu.

5.1.3.1.2 Období do konce roku 2016

(385) Dalším okamžikem, ke kterému Komise posuzovala, zda je hrazení ztrát v rámci dohody o převodu zisku a ztrát v souladu s tržními podmínkami, je konec počáteční pětileté doby platnosti. Je tomu tak proto, že během této počáteční doby platnosti může být dohoda o převodu zisku a ztrát ukončena pouze ze závažných důvodů. Uplynutí této počáteční doby platnosti je prvním okamžikem, kdy mohla kterákoli ze stran dohodu o převodu zisku a ztrát ukončit. Komise poznamenává, že dohoda uvádí jako významný důvod pro ukončení smlouvy ztrátu většiny hlasovacích práv ve společnosti DB Cargo (viz 48. bod odůvodnění). To se nestalo, jak rovněž popsalo i Německo (viz 50. bod odůvodnění), a proto k uplatnění tohoto významného důvodu během počátečního pětiletého období nedošlo. Komise dále upozorňuje, že podle § 297 AktG významný důvod existuje zejména tehdy, pokud je nepravděpodobné, že druhá smluvní strana bude schopna splnit své závazky vyplývající ze smlouvy ([133]). Dohoda o převodu zisku a ztrát stanoví, že společnost DB Cargo musí převést zisk a společnost DB ML (a posléze společnost DB AG) musí převzít ztráty. Vzhledem k tomu, že došlo k převodu ztrát, nesplnila žádná strana své povinnosti.

(386) Komise dále bere na vědomí informace poskytnuté Německem týkající se pokynů k dani z příjmů právnických osob. Zatímco odstavec 6 bodu R14.5 pokynů k dani z příjmů právnických osob ponechává stranou otázku, zda by trvalé ztráty přestavovaly významný důvod pro ukončení dohody o převodu zisku a ztrát během počáteční pětileté doby platnosti, Komise má na základě bodu 4 odstavce 5 bodu R14.5 za to, že skutečnost, že dceřiná společnost trvale vytváří ztráty, nepředstavuje důvod, který by byl překážkou pro plnění dohody o převodu zisku a ztrát ([134]). Proto se Komise domnívá, že ani v tomto ohledu žádný významný důvod pro ukončení neexistoval. Podle toho, jak to chápe Komise, tudíž neexistovaly žádné závažné důvody, které by odůvodňovaly předčasné ukončení dohody o převodu zisku a ztrát.

([132]) Zdroj: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (naposledy navštíveno 15. listopadu 2024).

([133]) Původní znění „*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]) Původní znění „*Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B.* […] *die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet*“.

(387) Kromě toho, i kdyby mohla jedna ze stran dohodu ze závažných důvodů ukončit, je sporné, zda by subjekt v tržním hospodářství dohodu o převodu zisku a ztrát během její počáteční doby platnosti ukončil. Kromě rizika, že by takové ukončení bylo protiprávní, by ukončení dohody o převodu zisku a ztrát znamenalo, že by se mateřská společnost vykonávající kontrolu vzdala určitých výhod dohody o převodu zisku a ztrát, tj. daňových výhod plynoucích z daňové jednotky a přímé kontroly nad řízením dceřiné společnosti, ve srovnání s nejistými výhodami spočívajícími v tom, že by se vyhnula převodu možných ztrát v budoucnu. Je sporné, zda by tak mateřská společnost učinila krátce po podpisu dohody o převodu zisku a ztrát. To platí tím spíše, že v průběhu počáteční doby platnosti vykazovaly všechny střednědobé plány, a tedy i základ pro strategická rozhodnutí, pro společnost DB Cargo pozitivní přínos (viz 391. bod odůvodnění).

(388) Na základě metody popsané v 378. a 379. bodě odůvodnění Komise na základě střednědobého plánu z roku 2015 (zahrnujícího roky 2016–2020) odhadla hodnotu vlastního kapitálu společnosti DB Cargo vyjádřenou čistou současnou hodnotou na přibližně 1 000 milionů EUR a na základě střednědobého plánu na rok 2016 (zahrnujícího roky 2017–2021) na přibližně 2 185 milionů EUR.

(389) Stejně jako v případě střednědobých plánů z roku 2011 a 2012 se rovněž očekávalo, že společnost DB Cargo dosáhne v posledním roce plánovacího období přinejmenším cílové hodnoty rozpětí EBIT. Kromě toho se očekávalo, že hodnota ROCE, s upozorněním, že v střednědobém plánu na rok 2016 je ROCE uvedena pouze pro skupinu DB Cargo, nebude výrazně nižší než cílová ROCE v případě pozitivního vývoje v průběhu plánovacího období.

(390) Komise sice konstatuje, že jak je vidět v Table 4, společnost DB Cargo dosáhla v počátečním pětiletém období ve srovnání s předchozí prognózou horších výsledků, neboť společnosti DB Cargo vznikaly pouze ztráty, Komise však nemá k dispozici žádné důkazy, které by prokazovaly, že základní předpoklady střednědobých plánů na rok 2015 nebo 2016 byly zjevně nesprávné. Kromě toho byla v rámci střednědobého plánu na rok 2015 zavedena opatření pro přeorganizování společnosti DB Cargo v rámci programu „Zukunft Bahn".

(391) Přestože Komise posoudila soulad s tržními podmínkami ve strategických časových okamžicích, tj. i) při podpisu dohody o převodu zisku a ztrát, ii) na konci počáteční pětileté doby platnosti dohody o převodu zisku a ztrát a iii) po studii segmentu jednovozových nákladních zásilek, výměně vedení společnosti DB Cargo a zavedení programu „Starke Cargo", odhadla hodnotu vlastního kapitálu společnosti DB Cargo také na základě střednědobých plánů z dalších let. V této souvislosti Komise poznamenává, že na základě střednědobých plánů z let 2013 a 2014 by čistá současná hodnota dosáhla 2 075 milionů EUR, resp. 5 555 milionů EUR.

(392) Komise proto dospěla k závěru, že hrazení ztrát podle dohody o převodu zisku a ztrát s účinností od konce roku 2016, tj. po uplynutí její počáteční doby platnosti, neposkytla společnosti DB Cargo hospodářskou výhodu.

5.1.3.1.3 Období od roku 2020

(393) Závěrem Komise posoudila, zda společnost DB AG jednala tak, jak by jednal subjekt v tržním hospodářství, když hradila ztráty i poté, co již provedla jiná opatření k řešení trvalé ztrátovosti společnosti DB Cargo, tj. zadání studie segmentu jednovozových nákladních zásilek, zavedení programu „Starke Cargo" a výměnu vedení (viz 61. a 66. bod odůvodnění). Komise proto posoudila soulad s tržními podmínkami na základě střednědobého plánu z roku 2020.

(394) Komise posoudila hodnotu vlastního kapitálu společnosti DB Cargo podle metody popsané v 378. a 379. bodě odůvodnění a na základě údajů uvedených v střednědobých plánech z let 2020 a 2021. V tomto ohledu Komise poznamenává, že čistá současná hodnota vlastního kapitálu společnosti DB Cargo vyplývající ze střednědobého plánu z roku 2020 a vypočtená podle metody použité Komisí je záporná a činí přibližně −441 milionů EUR. Při tom však nebylo přihlédnuto k možnému daňovému zvýhodnění (viz 43. bod odůvodnění). Na základě použití konzervativního přístupu k odhadu daňového štítu s použitím daňové sazby ve výši 30,5 % ([135]) uvedené ve výročních zprávách skupiny DB z let 2020 a 2021 ([136]) Komise na základě střednědobého plánu z roku 2020 (zahrnujícího roky 2021–2025) odhadla hodnotu vlastního kapitálu společnosti DB Cargo vyjádřenou čistou současnou hodnotou na přibližně −259 milionů EUR ([137]). To znamená, že investor by v případě investice do společnosti na základě obchodních prognóz obsažených ve střednědobých plánech utrpěl ztráty. Komise v této souvislosti poznamenává, že pandemie COVID-19 dále zvýšila rozsah ztrát společnosti DB Cargo. Škody způsobené pandemií COVID-19 však nejsou jediným zdrojem ztrát a Komise má za to, že střednědobý plán z roku 2020 již zahrnuje protiopatření, která by vedla k náhradě přibližně dvou třetin škod.

(395) Komise připomíná, že jak je popsáno v 66. bodě odůvodnění, vzhledem k rostoucím ztrátám (viz Table 4) společnost DB AG v roce 2020 ustanovila nové vedení společnosti DB Cargo a zavedla rovněž program zaměřený na obnovení životaschopnosti společnosti, který byl již obsažen ve střednědobém plánu z roku 2019 („Starke Schiene“ a v případě společnosti DB Cargo „Starke Cargo“). To znamená, že akcionář společnosti DB Cargo již podnikl, byť neúspěšně, různé kroky (a nebylo tomu tak poprvé, neboť k zavedení jiných programů došlo již v dřívější době, například „Zukunft Bahn“) směřující k tomu, aby se situace společnosti DB Cargo změnila. Mateřská společnost tedy mohla očekávat, že se finanční situace společnosti DB Cargo zlepší, nebo že s ohledem na negativní dopad pandemie COVID-19 přinejmenším nedojde ke zjevnému zhoršení stávajícího stavu. Navzdory všem předchozím opatřením se však hodnota společnosti DB Cargo zhoršila a ve střednědobém plánu z roku 2020 se stala zápornou. Ze střednědobého plánu z roku 2020 je rovněž zřejmé, že program „Starke Cargo“, který byl strategií založenou na růstu objemu, již nebylo možné realizovat, neboť objemy předpokládané ve střednědobém plánu z roku 2020 zůstaly po celé plánovací období nižší než objemy předpokládané ve střednědobém plánu z roku 2019, kterým byl program „Starke Cargo“ zaveden.

(396) Komise konstatuje, že střednědobé plány společnosti DB Cargo vypracovávané od roku 2015 zahrnují identifikaci dalších rizik a příležitostí s pravděpodobností výskytu vyšší než 40 %; tato rizika a tyto příležitosti nejsou zahrnuty v základním scénáři, ale jsou přesto identifikovány vzhledem k pravděpodobnosti jejich výskytu. Střednědobý plán z roku 2020 žádné takové další příležitosti nezahrnoval. Byla v něm však identifikována další rizika (viz 58. bod odůvodnění). Tato rizika byla významné povahy, neboť by představovala kumulovaný negativní dopad na ukazatel EBIT skupiny DB Cargo v plánovacím období ve výši −417 milionů EUR (viz Figure 3), což znamená, že pokud by se tato identifikovaná rizika skutečně vyskytla, záporný EBIT odhadovaný pro dané období by se o přibližně 65 % zvýšil. To znamená, že bylo rozumné předpokládat, že případné odchylky od plánu budou záporné, a nikoli kladné. Hrozí tedy, že společnost DB Cargo opět nedosáhne předpokládané výkonnosti, přestože se již očekává, že bude přinášet akcionáři zápornou návratnost. Pečlivý akcionář by bral v úvahu i toto riziko nedostatečné výkonnosti.

(397) V roce 2019 byla dále zadána studie, jejímž cílem bylo nalézt možnosti řešení slabých stránek segmentu jednovozových nákladních zásilek, který byl nejen strukturálně ztrátový, ale ve skutečnosti se na ročních ztrátách společnosti DB Cargo podílel největší měrou (viz Table 6) (viz 61. bod odůvodnění). Tato studie je z října 2019 a v lednu 2020 byla v omezeném rozsahu upravena. Byla tudíž k dispozici jako zdroj informací pro rozhodnutí týkající se segmentu jednovozových nákladních zásilek. Komise v souvislosti se zjištěními studie týkající se

([135]) Komise používá k diskontování daňového zvýhodnění vážené průměrné náklady kapitálu skupiny DB před zdaněním, které jsou uvedeny ve výročních zprávách pro rok střednědobého plánu. Jedná se o konzervativní předpoklad, neboť náklady na vlastní kapitál skupiny DB jsou nižší než náklady na vlastní kapitál v jejím segmentu nákladní dopravy a logistiky.

([136]) V této souvislosti Komise připomíná, že druhá zpráva společnosti E.CA používá u ztrát daňovou sazbu 15 %, neboť předpokládá, že 50 % lze uznat jako ztrátu z minulých let při daňové sazbě 30 %, a u kladných výsledků v důsledku ztráty z minulých let daňovou sazbu 12 % (viz 126. bod odůvodnění).

([137]) Komise rovněž poznamenává, že čistá současná hodnota by nebyla záporná pouze v případě střednědobého plánu z roku 2020, ale byla by záporná i v případě střednědobého plánu z roku 2021 (zahrnujícího roky 2022–2026) a dosahovala by výše přibližně −166 milionů EUR.

jednovozových nákladních zásilek konstatuje, že čtyři ze šesti kritérií použitých k posouzení potenciálních strategických možností se týkala kritérií veřejné politiky ([138]). Komise se domnívá, že soukromý akcionář by při své analýze jako rozhodující kritéria nezohledňoval přínosy pro národní hospodářství ani ekologické přínosy. Podobně nepředstavuje pro soukromého akcionáře relevantní hledisko ani zvláštní odpovědnost, kterou má společnost DB Cargo jakožto státem vlastněná společnost s ohledem na udržení zaměstnanců. Kromě toho se zdá, že pro stát má rovněž větší význam dopad, který by zvolená varianta měla na (vnitrostátní a evropský) železniční systém, nejen pokud jde o infrastrukturu, ale i o rozložení dopravy (například hodnotí jako přínos přechod na železniční dopravu). Přesto se zdá, že zahrnuje i některá hlediska, která jsou významná pro soukromého akcionáře, jako je dopad na jiné segmenty, tj. ucelené vlaky a kombinovanou dopravu. Soukromý investor by bral v úvahu pouze dvě kritéria, a to strategické postavení společnosti DB Cargo a finanční situaci společnosti DB Cargo (viz 64. bod odůvodnění). Významnějším z těchto dvou kritérií je dopad na finanční situaci společnosti DB Cargo, neboť ta je v konečném důsledku základem pro vytváření hodnoty pro akcionáře. V tomto ohledu, jak je uvedeno na obrázku 4, by bylo zmenšení segmentu jednovozových nákladních zásilek variantou, která má na finanční situaci společnosti DB Cargo nejpozitivnější dopad.

(398) Byla však zvolena jiná strategie. Jednalo se o strategii, která již sice zahrnovala příjmy pocházející ze státní podpory pro segment jednovozových nákladních zásilek (viz 68. bod odůvodnění), ale tento segment by i přesto zůstal na provozní úrovni (tj. na úrovni EBIT) trvale ztrátový, jak ukazuje obrázek 5 (ve střednědobém plánu z roku 2021 byl údaj revidován tak, že segment jednovozových nákladních zásilek začne vytvářet kladný EBIT počínaje rokem 2026, avšak za pomoci významné a trvalé finanční státní podpory, viz obrázek 7).

(399) Komise má za to, že je argumentováno tím, že tato volba byla částečně založena na tom, že nedojde k přerušení vazeb v síti (viz 66. bod odůvodnění), aby se zabránilo vzniku negativních důsledků pro síť (a tedy zvýšeným nákladům), přičemž tato obava se zdá být oprávněnou. Komise rovněž poznamenává, že současný plán restrukturalizace, který však následuje po událostech roku 2021, předpokládá právě změny přepravního systému, jimiž dochází v případě nutnosti k ukončení vzájemných vazeb mezi segmenty činnosti (viz 262. bod odůvodnění), což by mohlo vyvolat pochybnosti ohledně důvodnosti toho, že nebyla volba zaměření provedena dříve.

(400) Navíc se zdá, že plán zahrnuje nejen podporu vyplývající z režimu „*Anlagenpreisförderung*“ (podpora pro řazení vlaků), ale i další podporu pro přepravu jednovozových nákladních zásilek, a to vzhledem k tomu, že částka 246 milionů EUR uvedená v Figure 6 přesahuje celý rozpočet tohoto režimu ve výši 200 milionů EUR (viz 67. bod odůvodnění). Dodatečná podpora byla poskytnuta až v roce 2024 (viz poznámka pod čarou 74), a proto je důvodnost zahrnutí těchto zdrojů příjmů do plánování velmi sporná.

(401) Komise rovněž posoudila čistou současnou hodnotu na základě střednědobých plánů mezi koncem počáteční doby platnosti dohody o převodu zisku a ztrát a rokem 2020, tj. střednědobých plánů z let 2017 až 2019. Komise konstatuje, že čistá současná hodnota vlastního kapitálu společnosti DB Cargo by na základě střednědobých plánů z let 2017 a 2018 byla kladná, přičemž v roce 2017 by dosahovala přibližně 1 888 milionů EUR a v roce 2018 přibližně 1 883 milionů EUR. Čistá současná hodnota na základě střednědobého plánu z roku 2019 však není průkazná. Na základě metody popsané v 378. a 379. bodě odůvodnění by čistá současná hodnota byla záporná a dosahovala by přibližně −108 milionů EUR. Jak je však popsáno v 407. bodě odůvodnění, s použitím mírně odlišné metody by vlastní kapitál společnosti DB Cargo jako čistá současná hodnota dosahoval hodnoty mírně kladné, a to přibližně 34 milionů EUR. Posouzení založené na střednědobém plánu 2019 je tudíž neprůkazné, a Komise tedy nemůže potvrdit, že by vzhledem k tomuto střednědobému plánu racionálně uvažující soukromý akcionář dohodu o převodu zisku a ztrát ukončil. Z tohoto střednědobého plánu však již vyplývá negativní trend.

(402) Na základě výše uvedených důvodů, v souvislosti s neustále se zvyšujícími ztrátami společnosti DB Cargo a na základě skutečnosti, že již byla zavedena další opatření, jako je změna vedení a obchodní strategie, by obezřetný subjekt v tržním hospodářství dohodu o převodu zisku a ztrát ukončil, aby zamezil negativnímu dopadu převáděných ztrát na mateřskou společnost, a to i s cílem přimět společnost k větší kázni tím, že by musela hledat jiné zdroje financování ([139]).

([138]) Konkrétně se jedná o kritéria označená čísly 1, 2, 5 a 6, tj.: 1) přínosy pro národní hospodářství (dopad na Německo jako průmyslovou lokalitu), 2) ekologické přínosy (dopad na udržitelnost nákladní dopravy v Německu), 5) dopad na zaměstnance společnosti DB Cargo s přihlédnutím ke „zvláštní odpovědnosti“ za zaměstnance státem vlastněného podniku a 6) dopad na vnitrostátní a evropský železniční systém.

([139]) Německo sice tvrdí, že kontrolní prvek dohody o převodu zisku a ztrát má účinek na kázeň (viz 113. bod odůvodnění), Komise však pochybuje o účinnosti těchto prvků vzhledem k tomu, že společnost DB Cargo neplní výkonnostní cíle a trvale vykazuje roční ztráty (viz tabulka 4).

(403) Vzhledem k výpovědní lhůtě tří měsíce před koncem účetního období (viz 51. bod odůvodnění) a k načasování přípravy střednědobých plánů a jejich předložení dozorčí radě společnosti DB Cargo a společnosti DB AG (viz 54. bod odůvodnění) by tedy rozhodnutí o ukončení dohody o převodu zisku a ztrát učiněné co nejdříve po vypracování střednědobého plánu z roku 2020 bylo účinné na konci roku 2021 a ztráty vzniklé společnosti DB Cargo v roce 2022 by již nebyly automaticky hrazeny.

(404) Pokud jde o první zprávu společnosti E.CA a druhou zprávu společnosti E.CA, Komise konstatuje, že vyčíslení návratnosti (z hlediska čisté současné hodnoty) pro akcionáře společnosti DB Cargo obsahuje pouze druhá zpráva společnosti E.CA. Vypracování zpráv bylo navíc zadáno až *ex post* poté, co došlo k uhrazení ztrát, tudíž se jedná o důkazy předložené až po rozhodnutí akcionáře o úhradě daných ztrát.

(405) Komise poznamenává, že druhá zpráva společnosti E.CA používá mírně odlišnou metodiku výpočtu čisté současné hodnoty společnosti DB Cargo, která využívá volné peněžní toky společnosti (FCFF), v tomto případě FCFF do společnosti DB AG. Vzhledem k tomu, že zpráva společnosti E.CA se ve svém kvantitativním posouzení nezabývala obdobím roku 2019 ani pozdějším obdobím, Komise vypočítala čistou současnou hodnotu rovněž na základě FCFF, a to za použití stejných předpokladů týkajících se daňových výhod a diskontní sazby (vážené průměrné náklady kapitálu v segmentu nákladní dopravy a logistiky po zdanění) jako ve zprávě společnosti E.CA (viz 126. a 127. bod odůvodnění).

(406) Jak je to při určování hodnoty vlastního kapitálu při použití FCFF jako základu pro čistou současnou hodnotu obvyklé, Komise vypočítala rozdíl mezi konečnou hodnotou podniku a čistým dluhem jako konečnou hodnotu vlastního kapitálu společnosti DB Cargo ([140]).

(407) Na základě metodiky popsané ve 405. a 406. bodě odůvodnění by hodnota vlastního kapitálu společnosti DB Cargo vyjádřená jako čistá současná hodnota v roce 2019 činila přibližně 34 milionů EUR, v roce 2020 přibližně – 1 852 milionů EUR a v roce 2021 přibližně – 1 445 milionů EUR. I kdyby se v kladném smyslu zohlednilo zamezení nákladům na odchod ze segmentu jednovozových nákladních zásilek ve výši přibližně 1,5 miliardy EUR, jak se odhaduje ve druhé zprávě společnosti E.CA, hodnota vlastního kapitálu společnosti DB Cargo by nadále zůstala záporná. Použití této odlišné metodiky proto nezpochybňuje zjištění, že by obezřetný investor v tržním hospodářství dohodu o převodu zisku a ztrát ukončil s účinností ke konci roku 2021.

(408) Co se týče argumentu Německa, že stávající akcionář jedná jinak než nový investor (viz 116. bod odůvodnění), Komise celkově souhlasí s tím, že tomu tak je. Komise bere v úvahu i svůj výše uvedený postoj, a to vzhledem ke skutečnosti, že společnost DB Cargo od roku 2008 nepřevedla na společnost DB AG žádný zisk a vytvářela pouze ztráty, které musela hradit její mateřská společnost (viz Table 4). Komise rovněž souhlasí s tím, že stávající akcionář by při svém rozhodování zohlednil neustálé neplnění výkonnostních cílů společnosti DB Cargo. Komise konstatuje, že společnost DB AG v tomto ohledu učinila kroky, které jsou dostupné stávajícímu akcionáři, tj. zavedení restrukturalizačních programů nebo změny ve vedení společnosti DB Cargo, s cílem znovu dosáhnout životaschopnosti společnosti DB Cargo. Je vhodné vzít v úvahu, že stávající akcionář by tyto kroky učinil rovněž s přihlédnutím k výhodám daňové jednotky. Nečinila by tak však donekonečna, zejména pokud by tyto kroky nepřinesly pozitivní výsledky. V této souvislosti Komise připomíná, že již na základě střednědobého plánu z roku 2019 by se hodnota vlastního kapitálu společnosti DB Cargo jako čistá současná hodnota pohybovala kolem nuly, přičemž se navzdory veškerému předchozímu úsilí dále zhoršovala a ve střednědobém plánu z roku 2020 byla záporná. To znamená, že žádná opatření přijatá v minulosti, a to již od roku 2015 v rámci programu „Zukunft Bahn“, nebyla úspěšná. Lze tedy oprávněně předpokládat, že racionálně uvažující soukromý akcionář by dohodu o převodu zisku a ztrát ukončil, jakmile by se jeho investice i za předpokladů týkajících se plánu a bez přihlédnutí ke skutečným historickým výsledkům dostala jednoznačně do záporných hodnot.

(409) Pokud jde o argument Německa, že Komise v jiné věci uznala, že hrazení víceletých ztrát neposkytuje hospodářskou výhodu (viz 115. bod odůvodnění), Komise připomíná, že její posouzení musí vycházet výhradně ze skutečností konkrétního případu. Tento argument je tedy irelevantní. Věc, na kterou se Německo odvolává, se týkala letišť Schönefeld, Tegel a Tempelhof v Berlíně. V tomto případě Komise ve 179. bodě odůvodnění svého rozhodnutí uvedla, že opatření nepředstavují podporu, jelikož *„společnost FSB mohla očekávat, žedlouhodobé výhody – úspěšné otevření a ziskový provoz jednoho jediného nového letiště pro aglomeraci Berlína (jakož i očekávané zisky z provozu Schönefeldu*

([140]) Komise poznamenává, že společnost E.CA nevypočítala rozdíl mezi konečnou hodnotou podniku a čistým dluhem, ale pouze hodnotu podniku společnosti DB Cargo, a nikoli hodnotu jejího vlastního kapitálu.

po několika letech praktického uplatňování nízkonákladové strategie) – předčí ztráty, které Schönefeld měl před otevřením letiště BER“. V této souvislosti nelze situaci společnosti DB Cargo, u níž se dlouhodobě neočekávala žádná významná změna, jaká se očekávala například v případě otevření letiště Berlín-Brandenburg (BER), ani v nejmenším srovnávat se situací ve věci, kterou uvádí Německo.

(410) Komise proto dospěla k závěru, že v návaznosti na střednědobý plán z roku 2020 by investor v tržním hospodářství ukončil dohodu o převodu zisku a ztrát s účinností od konce roku 2021. To znamená, že automatické hrazení ztrát v roce 2022 a v následujících letech poskytuje hospodářskou výhodu společnosti DB Cargo, která je spolu se svými dceřinými společnostmi, jejichž ztráty nebo zisky společnost DB Cargo konsoliduje ve svém podnikovém účetnictví, příjemcem této výhody.

(411) Jak uvedl Soudní dvůr, pokud jde o jednotlivou podporu, identifikace hospodářské výhody v zásadě umožňuje předpokládat selektivitu opatření ([141]). To platí bez ohledu na to, zda na relevantních trzích existují hospodářské subjekty, které jsou ve srovnatelné skutkové a právní situaci. Vzhledem k tomu, že tato výhoda je poskytována pouze společnosti DB Cargo jako jedinému příjemci, je tato hospodářská výhoda selektivní.

5.1.3.2 Částečné hrazení odměn úředníků přidělených společnosti DB Cargo Spolkovým železničním fondem (dále jen „opatření 4“)

(412) Ustanovení čl. 107 odst. 1 SFEU zahrnuje různé formy zásahů, které snižují náklady, jež obvykle zatěžují rozpočet podniku, a nejsou tudíž subvencemi ve striktním slova smyslu, mají ale tutéž povahu a stejné účinky ([142]). Článek 107 odst. 1 SFEU nerozlišuje státní podporu podle důvodů nebo cílů státních opatření, ale definuje je podle jejich účinků ([143]).

(413) Komise konstatuje, že výsledkem opatření 4 je systém, v němž byli všichni železniční úředníci, kteří byli dříve zaměstnáni u německých veřejných železnic, převedeni do zvláštního státního subjektu, který vznikl spojením společností Deutsche Bundesbahn a Deutsche Reichsbahn – fondu BEV – a který je odpovědný za vyplácení mezd a jiných výhod přímo příslušným úředníkům. Fond BEV rovněž spravuje fond zdravotního pojištění železničních úředníků a důchodů penzionovaných pracovníků. Tento systém byl zaveden v okamžiku vzniku společnosti DB AG jako nové spolkové železniční společnosti založené podle soukromého práva v roce 1994, tedy třináct let před plnou liberalizací trhu železniční nákladní dopravy v roce 2007, a od té doby nedošlo k jeho podstatné změně (77. bod odůvodnění) ([144]).

(414) Na základě ustanovení článku 143a Ústavy Spolkové republiky Německo a § 12, 21 a 23 DBGrG jsou železniční úředníci formálně zaměstnáni fondem BEV a přidělováni společnosti DB AG za úplatu, jejíž výše se vypočítává individuálně a konkrétně pro každého přiděleného pracovníka a kterou společnost DB AG každoročně hradí fondu BEV. Společnost DB AG rozděluje přidělené železniční úředníky mezi své dceřiné společnosti, včetně společnosti DB Cargo. Společnost DB Cargo hradí personální náklady na železniční úředníky společnosti DB AG, která tyto platby převádí fondu BEV.

(415) Kromě toho z důkazů předložených Německem vyplývá, že fond BEV přiděloval železniční úředníky i jiným podnikům, které jsou konkurenty společnosti DB AG. Tato omezená přidělení jsou dobrovolná v tom smyslu, že nejsou založena na ustanoveních DBGrG, ale výhradně na ustanovení § 29 BBG, které vyžaduje souhlas příslušného úředníka (viz 77. bod odůvodnění).

([141]) Viz Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. června 2015, Komise v. MOL, C-15/14, ECLI:EU:C:2015:362, bod 60.
([142]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 15. března 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, bod 13, a rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 1996, SFEI a další, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, bod 58.
([143]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 26. října 2016, Orange v. Komise, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, bod 38.
([144]) Omezené úpravy § 21 DBGrG viz poznámka pod čarou 48.

(416) Na základě § 21 odst. 1 a § 23 DBGrG musí být platby, které má společnost DB AG provádět fondu BEV za každého jednotlivého přiděleného úředníka, vypočteny podle zásady „als-ob-Kosten“, což znamená, že jejich výše vychází z personálních nákladů na srovnatelné pracovníky společnosti DB AG získané na trhu práce, *jako kdyby* byli přidělení úředníci nově zaměstnáni společností DB AG. Tyto platby zahrnují všechny složky odměny pracovníka zaměstnaného na základě příslušné kolektivní smlouvy, tj. základní mzdu a příslušné příplatky a příspěvky zaměstnavatele do povinných systémů sociálního zabezpečení. Tyto příspěvky se týkají zejména důchodových systémů, zdravotního pojištění, úrazového pojištění a pojištění v nezaměstnanosti, dlouhodobé pečovatelské dovolené, mateřské dovolené a neuhrazení mezd v případě insolvence. V důsledku uplatnění této zásady se k nákladům, které společnost DB AG hradí fondu BEV, připočítávají také některé poplatky a odvody, které byly zavedeny po vzniku společnosti DB AG a které jsou součástí personálních nákladů smluvních pracovníků. Na druhou stranu fond BEV hradí náklady vyplývající ze strukturálních rozdílů v odměňování a ze zvláštností práva v oblasti veřejné služby ve srovnání se soukromým pracovním právem. Platby odváděné fondu BEV zahrnují také náklady na správu lidských zdrojů (79. bod odůvodnění).

(417) Pravidla popsaná ve 416. bodě odůvodnění se vztahují také na společnost DB Cargo, která společnosti DB AG hradí personální náklady na železniční úředníky, kteří jí byli přiděleni. Německo předložilo důkazy o uplatňování zásady „als-ob-Kosten“ v praxi ve společnosti DB Cargo v podobě tabulek, které porovnávají personální náklady jednotlivých smluvních pracovníků zaměstnaných přímo na trhu práce s personálními náklady úředníků přidělených fondem BEV v podobné profesní situaci (podobný věk, funkce, kvalifikace a platová skupina). Z předložených důkazů vyplývá, že personální náklady příslušných smluvních zaměstnanců a personální náklady, které musí společnost DB Cargo – prostřednictvím společnosti DB AG – platit fondu BEV za přidělené úředníky, se vypočítávají podle stejné metodiky, zahrnují stejné prvky, zejména stejný podíl zaměstnavatele na povinných příspěvcích na sociální zabezpečení, a jsou v zásadě ve stejné výši. Závěrem lze říci, že v důsledku uplatňování zásady „als-ob-Kosten“ odrážejí personální náklady, které musí společnost DB Cargo hradit fondu BEV za přidělené železniční úředníky, tržní cenu zaměstnanců s příslušnou kvalifikací.

(418) Kromě toho Německo prokázalo, že fond BEV přiděluje úředníky jiným státním orgánům, a především konkurentům společnosti DB AG. V těchto případech hradí fond BEV stejným způsobem jako společnost DB AG a společnost DB Cargo část personálních nákladů, které jsou specifické pro statutární režim dotčených úředníků, na základě individuálně uzavřených dohod, které vycházejí ze zásady „als-ob-Kosten“ stanovené v § 21 odst. 1 DBGrG ([145]). Tyto specifické personální náklady proto nezatěžují rozpočty příslušných podniků. Tato praxe je sice omezená, ale ukazuje, že přidělování úředníků zaměstnaných fondem BEV, ať už společnosti DB AG, nebo jejím konkurentům, se v zásadě provádí na základě tržní ceny.

(419) Kromě toho se opatření 4 v rozporu s tvrzeními stěžovatele výrazně liší od opatření, které Komise posoudila v rozhodnutí 2012/540/EU ze dne 20. prosince 2011 ve věci státní podpory C 25/08 (ex NN 23/08) – reforma způsobu financování důchodů státních úředníků pracujících u společnosti France Télécom, kterou poskytla Francouzská republika ve prospěch společnosti France Télécom ([146]) (dále jen „rozhodnutí ve věci Orange“), které potvrdily soudy Unie ([147]). Zaprvé, opatření posuzované v tomto rozhodnutí bylo právním předpisem použitelným pouze na France Télécom (jehož je Orange nástupcem), který byl jako bývalý útvar ministerstva pošt, telegrafů a telefonů jediným zaměstnavatelem úředníků tohoto ministerstva, pro něhož byl francouzský stát spolu s La Poste povinen zajistit vyplácení důchodů ([148]). Opatření spočívalo ve změně jednorázového právního předpisu týkajícího se France Télécom z roku 1990 ([149]), který mimo jiné stanovil povinnost, aby France Télécom vrátil státu důchody státních zaměstnanců zaměstnaných u France Télécom. Úprava zavedená v roce 1996 zbavila France Télécom důchodového závazku ohledně odhadovaných nákladů spojených s případným poskytováním důchodů, uvolnila rovněž nezbytné účetní rezervy zaúčtované proti tomuto závazku a výrazně snížila výši této náhrady, čímž se France Télécom dostala do výhodnějšího postavení, než jaké vyplývalo z právního předpisu z roku 1990. Za druhé Komise konstatovala, že opatření posuzované v rozhodnutí o společnosti Orange nezajišťuje, aby odvody na sociální zabezpečení hrazené společností France Télécom byly ve stejné výši jako příspěvky jejích konkurentů.

([145]) Podání Německa ze dne 21. dubna 2022 a 27. září 2024.
([146]) Úř. věst. L 279, 21.8.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 26. února 2015, Orange v. Komise, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117, a rozsudek Soudního dvora ze dne 26. října 2016, Orange v. Komise, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Viz 98. a 138. bod odůvodnění rozhodnutí ve věci Orange.
([149]) Zákon č. 90/568 ze dne 2. července 1990.

Příspěvek hrazený společností France Télécom byl konkrétně vypočten s použitím sazby zahrnující pouze odvody, které odpovídají rizikům, která jsou společná soukromoprávním a státním zaměstnancům, a vylučuje tak odvody odpovídající rizikům, která nejsou společná, na které musí přispívat konkurenti – nebo France Télécom v případě zaměstnanců, kteří nejsou státními zaměstnanci –, jako je riziko nezaměstnanosti nebo neuhrazení mezd v případě insolvence zaměstnavatele.

(420) Naproti tomu opatření 4 je součástí systému, v němž jsou úředníci státních drah od počátku procesu transformace spolkových drah zaměstnáváni samostatným státním subjektem, který je jako agentura pronajímá za stejných podmínek společnosti DB AG (a v konečném důsledku jejím dceřiným společnostem) a dalším podnikům. Tento systém se na společnost DB AG vztahuje od jejího vzniku v roce 1994 a nikdy nedošlo k jeho změně způsobem, který by zlepšil situaci společnosti DB AG nebo jejích dceřiných společností ([150]). Kromě toho se odměna, která má být vyplacena za pracovníky poskytnuté fondem BEV jak společnosti DB AG, tak jejím konkurentům, vypočítává individuálně a konkrétně pro každého zaměstnance a odráží tržní náklady na podobně kvalifikované zaměstnance, neboť zahrnuje všechny prvky nákladů, které zaměstnavatel platí za takové zaměstnance zaměstnané na trhu. Velmi důležité je to, že odměna, která má být zaplacena fondu BEV, zahrnuje příspěvky do systémů sociálního zabezpečení, které pokrývají veškerá rizika, jež nesou zaměstnanci soukromého sektoru (viz 416. bod odůvodnění).

(421) Závěrem lze říci, že opatření 4 nelze považovat za opatření, které by vedlo k selektivní výhodě ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU pro společnost DB AG nebo společnosti náležící ke skupině DB, jako je společnost DB Cargo.

(422) Jelikož existenci výhody, která je jednou z kumulativních podmínek pro existenci podpory, nelze zjistit, vyvozuje Komise závěr, že opatření 4 nezahrnuje státní podporu.

5.1.4 *Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod*

(423) K narušení hospodářské soutěže ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU obecně dochází tehdy, poskytne-li stát finanční výhodu určitému podniku v liberalizovaném odvětví, v němž existuje nebo může existovat hospodářská soutěž ([151]). Společnost DB Cargo poskytuje služby železniční nákladní dopravy v Německu a v dalších členských státech, kde tyto služby poskytují jiné podniky, které společnosti DB Cargo konkurují, zejména po liberalizaci služeb železniční nákladní dopravy na vnitřním trhu (viz poznámka pod čarou 39). Z toho vyplývá, že opatření 1 v rozsahu, v němž je zjištěno, že poskytuje selektivní výhodu společnosti DB Cargo, může narušit hospodářskou soutěž nebo může hrozit, že ji naruší, a ovlivnit obchod mezi členskými státy ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.1.5 *Závěr o existenci podpory*

(424) S ohledem na úvahy uvedené v oddíle 5.15.1 Komise dospěla k závěru, že opatření 1 zahrnuje v období od 1. ledna 2022 státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Naproti tomu opatření 2, 3 a 4, jakož i opatření 1 v období do konce roku 2021 nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

5.2 **Nová podpora**

(425) Bez ohledu na argumenty Německa týkající se kvalifikace čtyř zkoumaných opatření jako existující podpory musí Komise z vlastní iniciativy v plném rozsahu posoudit, zda opatření, které kvalifikovala jako státní podporu, tedy dohodu o převodu zisku a ztrát, představuje novou, nebo existující podporu.

(426) Podle čl. 1 písm. c) procesního nařízení se „novou podporou“ rozumí každá podpora, která není existující podporou, včetně změn existující podpory.

([150]) Viz poznámka pod čarou 48.
([151]) Sdělení Komise o pojmu státní podpory uvedené v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, bod 187 a citovaná judikatura.

(427) Posuzovaná dohoda o převodu zisku a ztrát byla uzavřena na počáteční dobu platnosti pět let a po jejím uplynutí byla na konci každého účetního období automaticky prodlužována o další rok (viz 51. bod odůvodnění). Analýza souladu dohody o převodu zisku a ztrát s tržními podmínkami ukázala, že dohoda o převodu zisku a ztrát poskytuje společnosti DB Cargo selektivní výhodu až od roku 2022 (viz 393. až 411. bod odůvodnění) a že teprve od tohoto okamžiku lze dohodu o převodu zisku a ztrát považovat za opatření státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(428) V souladu s ustálenou judikaturou se prodlužováním doby trvání existující podpory vytváří nová podpora, která je odlišná od podpory, jež byla prodloužena ([152]), zejména pokud je toto prodloužení doprovázeno navýšením rozpočtu na její podporu ([153]). Pokud jde o argument Německa, podle něhož je dohoda o převodu zisku a ztrát z roku 2012 pouhým prodloužením předchozích dohod o převodu zisku a ztrát platných od roku 1999, Komise tudíž konstatuje, že dohoda o převodu zisku a ztrát je právním aktem, který se jasně liší od všech předchozích podobných dohod, které byly uzavřeny mezi společností DB Cargo a její mateřskou společností; uplatňuje se v novém časovém období a zahrnuje nové zdroje jiné než ty, které byly mobilizovány v rámci jakékoli předchozí dohody. Totéž platí pro každoroční prodlužování dohody o převodu zisku a ztrát s tichým souhlasem po uplynutí její počáteční doby platnosti. Komise dále poznamenává, že v roce 2016 došlo v důsledku spojení společností DB AG a AB ML i ke změně smluvních stran této dohody (14., 45. a 46. bod odůvodnění), což rovněž mění vymahatelnost a rovnováhu zájmů smluvních stran této dohody ve srovnání s dřívějšími dohodami. V důsledku toho existence jakýchkoli dřívějších dohod o převodu zisku a ztrát, které se vztahují na různá časová období, nevede k tomu, že by dotčená dohoda o převodu zisku a ztrát (včetně jejích prodloužení s tichým souhlasem) byla pokládána za existující podporu.

(429) Kromě toho je třeba poznamenat, že čl. 1 písm. b) bod v) procesního nařízení se na dohodu o převodu zisku a ztrát nevztahuje. Toto ustanovení se totiž vztahuje na opatření, která v době svého zavedení nepředstavovala podporu a která se následně stala podporou v důsledku vývoje vnitřního trhu, aniž by je členský stát změnil. Naproti tomu pokračování dohody o převodu zisku a ztrát představovalo státní podporu nikoli v důsledku vývoje vnitřního trhu, ale v důsledku potíží společnosti DB Cargo, které jsou její vlastní, což vedlo k takovým ztrátám, že pokračování této dohody již nelze považovat za odpovídající tržním podmínkám (viz 393. až 411. bod odůvodnění).

5.3 **Zákonnost podpory**

(430) V souladu s čl. 108 odst. 3 Smlouvy o fungování EU všechny plány na poskytnutí nové podpory musí být oznámeny Komisi a nemohou být provedeny dříve, než budou Komisí schváleny. Posuzovaná podpora byla uskutečněna vytvořením vymahatelného práva společnosti DB Cargo převádět její skutečný zisk nebo skutečné ztráty vzniklé od roku 2022 na společnost DB AG, a to před jejím schválením Komisí. Německé orgány proto porušily své povinnosti podle čl. 108 odst. 3 SFEU. Opatření 1, v rozsahu, ve kterém je od roku 2022 považováno za státní podporu, tudíž představuje protiprávní podporu.

5.4 **Slučitelnost podpory s vnitřním trhem**

(431) Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU stanoví, že podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, mohou být považovány za slučitelné s vnitřním trhem, pokud tyto podpory nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(432) Proto aby mohla být státní podpora považována za slučitelnou s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU, musí splňovat dvě podmínky: i) musí být určena k usnadnění rozvoje určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí a ii) nesmí měnit podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(433) Těmito dvěma podmínkami není dotčena skutečnost, že rozhodnutí přijatá Komisí na tomto základě musí dbát na dodržování unijního práva ([154]).

([152]) Viz rozsudek ze dne 26. října 2016, DEI a Komise v. Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, bod 50 a citovaná judikatura; ze dne 15. prosince 2022, Veejaam a Espo, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, body 44 a 47.
([153]) Rozsudek ze dne 20. května 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, body 44 až 47.
([154]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. září 2020, Rakousko v. Komise, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, bod 20.

(434) V rámci první podmínky Komise zkoumá, zda je podpora určena k usnadnění rozvoje určitých hospodářských činností. V rámci druhé podmínky Komise porovnává pozitivní účinky navrhované podpory s negativními účinky, které by tato podpora mohla mít na vnitřní trh ([155]).

(435) V pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise stanovila kritéria, která zkoumá při posuzování slučitelnosti podpory na restrukturalizaci podniku s vnitřním trhem podle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU ([156]). S ohledem na charakter a cíle dané státní podpory Komise posoudí, zda je podpora v souladu s ustanoveními stanovenými v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(436) V rámci zkoumání toho, zda má podpora na restrukturalizaci nepříznivé účinky na obchodní podmínky v míře, která je v rozporu se společným zájmem, Komise provádí ověření vyváženosti v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU a s pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Pokud je příjemce způsobilý obdržet podporu na restrukturalizaci, Komise při provádění tohoto ověření posuzuje pozitivní účinky podpory ve srovnání s negativními účinky na hospodářskou soutěž a obchod mezi členskými státy vytvořené dopadem státní podpory. Při provádění tohoto posuzování zvažuje potřebu státního zásahu, vhodnost, přiměřenost a transparentnost podpory a omezení negativních účinků prostřednictvím zásady „jednou a dost“ a opatření k omezení narušení hospodářské soutěže stanovená v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(437) Jak je uvedeno v 433. bodě odůvodnění, rozhodnutí přijatá Komisí ve věcech státní podpory musí zajistit soulad s právem Unie. V této souvislosti Komise poznamenává, že z šetření nevyplývá, že by podpora na restrukturalizaci nebo podmínky s ní spojené nebo hospodářské činnosti usnadněné podporou mohly vést k porušení jakéhokoli příslušného ustanovení práva Unie. Komise kromě toho proti Německu nezahájila řízení o možném porušení práva Unie, které by mělo souvislost s tímto případem, ani neobdržela žádné stížnosti nebo informace, jež by mohly naznačovat, že by státní podpora, podmínky s ní spojené nebo hospodářské činnosti usnadněné podporou mohly být v rozporu s jinými příslušnými ustanoveními práva Unie kromě článků 107 a 108 SFEU.

5.4.1 *Způsobilost*

(438) Aby byl podnik způsobilý pro podporu na restrukturalizaci, musí se kvalifikovat jako podnik v obtížích podle oddílu 2.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Konkrétně bod 20 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci uvádí, že podnik je považován za podnik v obtížích, pokud „bude v krátkodobém či střednědobém výhledu bez zásahu státu téměř s jistotou odsouzen k ukončení činnosti“. Tak by tomu bylo v případě, pokud nastane alespoň jedna z okolností popsaných v bodě 20 písm. a) až d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Ve smyslu bodu 20 písm. a) pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci „[v] případě společnosti s ručením omezeným, kde v důsledku kumulace ztrát došlo ke ztrátě více než poloviny upsaného základního kapitálu. Tento případ nastává, když odečtení kumulovaných ztrát od rezerv (a jiných prvků, jež se obecně považují za regulatorní kapitál společnosti) vede k negativní kumulativní částce, která překračuje polovinu upsaného základního kapitálu“.

(439) Jak je vidět v Table 4, vlastní kapitál společnosti DB Cargo převyšoval její upsaný základní kapitál ve všech letech od roku 2012. Důvodem je však existence automatického převodu ztráty podle dohody o převodu zisku a ztrát. Vzhledem k tomu, že ztráty jsou převedeny na DB AG, aniž by ovlivnily rozvahu společnosti DB Cargo, nemají negativní dopad na vlastní kapitál společnosti DB Cargo, který by jinak musel ztráty absorbovat.

(440) V této souvislosti Komise zjistila, že převod ztrát podle dohody o převodu zisku a ztrát (prodlužované každý rok až do konce roku 2024) počínaje převodem ztrát z roku 2022 poskytl společnosti DB Cargo hospodářskou výhodu a představoval státní podporu (viz 410. a 424. bod odůvodnění), kterou Německo poskytlo protiprávně (viz 430. bod odůvodnění).

([155]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. září 2020, Rakousko v. Komise, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, body 18 až 20.
([156]) Pokyny pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, bod 38.

(441) Komise se proto domnívá, že převod ztráty z roku 2022 zkreslil skutečnou finanční situaci společnosti DB Cargo, která je zachycena v její skutečné účetní závěrce, neboť dobrý stav vlastního kapitálu společnosti DB Cargo v její rozvaze není způsoben její vlastní finanční výkonností, ale jen protiprávně poskytnutou státní podporou, tj. státním financováním, které by společnost nebyla schopna získat na trhu. Komise se proto domnívá, že pro zjištění realistické finanční situace společnosti DB Cargo v daném okamžiku je třeba vyloučit účinky těchto převodů a vypočítat upravený vlastní kapitál společnosti DB Cargo v situaci, kdy by ztráty ovlivnily vlastní kapitál společnosti DB Cargo. V této souvislosti Komise zdůrazňuje, že bod 20 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci přikazuje, aby se zkoumala situace příjemce v případě, že by podpora nebyla poskytnuta. Podnik je považován za podnik v obtížích, pokud bude v krátkodobém či střednědobém výhledu bez zásahu státu téměř s jistotou odsouzen k ukončení činnosti. Skutečnost, že daný státní zásah byl strukturován tak, aby zabránil tomu, že ztráty příjemce zatíží jeho rozvahu, a nikoli aby řešil ztráty, které již byly v této rozvaze vykázány, není relevantní, neboť bez tohoto zásahu by byl podnik téměř s jistotou odsouzen k ukončení činnosti.

(442) Jak je vidět v Table 4, vlastní kapitál společnosti DB Cargo na konci roku 2021 činil 666 milionů EUR. Vzhledem k tomu, že Komise považuje za státní podporu pouze ztráty převedené v rámci opatření 1 od roku 2022, představuje stav vlastního kapitálu v roce 2021 skutečnou finanční situaci společnosti DB Cargo v případě, že by podpora nebyla poskytnuta. Ztráty společnosti DB Cargo za rok 2022 však dosáhly 858 milionů EUR. Pokud bychom tyto ztráty započítali do vlastního kapitálu společnosti DB Cargo, vlastní kapitál by byl záporný a činil by – 192 milionů EUR. Společnost DB Cargo by tedy měla záporný vlastní kapitál. V této souvislosti Komise poznamenává, že ztráty se kumulovaly po celý rok, zatímco k převodu ztrát dochází až k 31. prosinci daného roku. Společnost DB Cargo by tak v určitém okamžiku během roku 2022 ztratila více než polovinu svého upsaného základního kapitálu. V případě, že by podpora nebyla poskytnuta, by tedy v důsledku kumulovaných ztrát nejpozději na konci roku 2022 a poté až do současnosti došlo ke ztrátě více než poloviny upsaného základního kapitálu společnosti DB Cargo. Společnost DB Cargo je tedy považována za podnik v obtížích podle bodu 20 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci ([157]). Pokud by dohoda o převodu zisku a ztrát přičitatelná Německu nepokračovala, společnost DB Cargo by byla téměř s jistotou odsouzena v krátkodobém nebo střednědobém horizontu k ukončení své činnosti, jak je uvedeno v bodě 20 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(443) Podle bodu 20 písm. c) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci se podnik považuje za podnik v obtížích, jestliže vůči podniku bylo zahájeno kolektivní úpadkové řízení nebo tento podnik splňuje kritéria vnitrostátního práva pro zahájení kolektivního úpadkového řízení na žádost svých věřitelů. Společnost DB Cargo není v kolektivním úpadkovém řízení a nesplňuje ani kritéria pro zahájení takového řízení.

(444) Podle bodu 20 písm. d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci se podnik považuje za podnik v obtížích v případě, že se jedná o podnik, který není malým nebo středním podnikem, kde v uplynulých dvou letech: i) účetní poměr dluhu společnosti k vlastnímu kapitálu je vyšší než 7,5 a ii) poměr úrokového krytí hospodářského výsledku společnosti před úroky, zdaněním a odpisy (EBITDA) je nižší než 1,0.

(445) Společnost DB Cargo není malým nebo středním podnikem. V letech 2022 a 2021 měla společnost DB Cargo na základě zveřejněné výroční zprávy za rok 2022 záporný ukazatel EBITDA v roce 2022 ve výši přibližně −541 milionů EUR a v roce 2021 ve výši –−125 milionů EUR, a její poměr úrokového krytí by byl tudíž záporný. Vzhledem k zápornému vlastnímu kapitálu ke konci roku 2022 v případě, že by podpora nebyla poskytnuta, by byl poměr dluhu společnosti DB Cargo k vlastnímu kapitálu záporný. V roce 2021 však poměr jejího dluhu k vlastnímu kapitálu, jsou-li zohledněny pouze úvěry, činil přibližně 3,4. Bod 20 písm. d) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci by tedy nebyl splněn.

(446) Podle bodu 21 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci není nově vytvořený podnik, který je v provozu méně než tři roky, způsobilý pro podporu na restrukturalizaci. Společnost DB Cargo působí pod svým současným názvem a ve své současné právní formě od roku 2016 (viz 12. bod odůvodnění písm. d)). Vezmou-li se v úvahu různé názvy a různé právní formy, společnost DB Cargo působí od roku 1999 jako (ne)přímá dceřiná společnost společnosti DB AG (viz 47. bod odůvodnění). Společnost DB Cargo tedy není nově vytvořeným podnikem.

([157]) Z technického a účetního hlediska je tato podmínka striktně splněna v den, kdy tyto kumulované ztráty překročí hranici 50 % upsaného základního kapitálu, což může být potvrzeno až *ex post* na konci účetního období a po ověření auditorem. Pro její praktické použití je třeba tuto podmínku vykládat ve světle kvalitativní definice, že podnik by byl téměř s jistotou odsouzen k ukončení činnosti v krátkodobém či střednědobém horizontu, který se může lišit. V tomto případě se jedná o faktické provozní ztráty v roce 2021 a předpokládané výsledky v roce 2022 a pozdějších letech, které by akcionáře v tržním hospodářství přiměly k tomu, aby společnosti DB Cargo podal oznámení o ukončení dohody o převodu zisku a ztrát ke dni 30. září 2021. V takovém případě a od tohoto okamžiku by společnost DB Cargo byla téměř s jistotou odsouzena k tomu, aby v krátkodobém nebo střednědobém horizontu ukončila svou činnost, přičemž se dá předpokládat rostoucí úbytek jejího vlastního kapitálu.

(447) Dále podle bodu 22 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci není společnost, která náleží k větší obchodní skupině, za normálních okolností způsobilá pro poskytnutí podpory na restrukturalizaci, s výjimkou případů, kdy je možné prokázat, že jsou dané obtíže její vlastní a nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny a že jsou tyto obtíže příliš vážné na to, aby je skupina vyřešila sama.

(448) Komise připomíná, že cílem bodu 22 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je zabránit skupině podniků, aby nechala na státu náklady plánu restrukturalizace jednoho z podniků v této skupině za situace, kdy je tento podnik v obtížích a samotná skupina je jejich původcem nebo má prostředky k tomu, aby těmto obtížím sama čelila ([158]).

(449) Jak je popsáno v 9. až 14. bodě odůvodnění, společnost DB Cargo je součástí skupiny DB, a tedy součástí větší obchodní skupiny. Jak však vyplývá z 60. bodu odůvodnění a z Table 6, ztráty společnosti DB Cargo vyplývají z její činnosti. Strukturálně ztrátový je zejména její segment činnosti v oblasti přepravy jednovozových nákladních zásilek. Vzhledem k tomu, že potíže společnosti DB Cargo jsou způsobeny neustálým vytvářením ztrát v důsledku neziskového provozu, jsou dané potíže její vlastní a nejsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci skupiny DB, svévolného zvyšování nákladů společnosti DB Cargo nebo snižování či převádění jejích zisků na mateřské nebo sesterské společnosti.

(450) Ačkoli byla skupina DB podle svých výročních zpráv z let 2020 až 2023 od roku 2020 ztrátová (– 5 707 milionů EUR v roce 2020, –911 milionů EUR v roce 2021, –227 milionů EUR v roce 2022 a – 2 351 milionů EUR v roce 2023), Komise konstatuje, že skupina potíže společnosti DB Cargo skutečně řešila. Veškeré ztráty společnosti DB Cargo byly ve skutečnosti převedeny na společnost DB AG, a společnost DB Cargo tak byla chráněna před důsledky svých záporných výsledků činnosti. Přestože Komise považuje převod ztrát počínaje ztrátami z roku 2022 za státní podporu, nemění to nic na skutečnosti, že společnosti DB Cargo pomáhala větší obchodní skupina, i když jen tím, že byla poskytovatelem podpory.

(451) Komise připomíná, že cílem bodu 22, jak je popsáno v 448. bodě odůvodnění, je zabránit tomu, aby stát nesl náklady na restrukturalizaci, pokud by skupina podniků, k níž příjemce náleží, měla prostředky, aby tak učinila. Ačkoli potíže společnosti DB Cargo řešila sama skupina, Komise konstatuje, že skupina DB zmírnila potíže společnosti DB Cargo poskytnutím podpory, která sice před rokem 2022 nepředstavuje státní podporu, ale od roku 2022 se za státní podporu považuje. Situace společností DB AG a DB Cargo je v této souvislosti specifická, neboť mateřská společnost se stala poskytovatelem státní podpory v roce 2022. Nejedná se o situaci, kdy skupina, jak je vysvětleno v 448. bodě odůvodnění, přenáší náklady na restrukturalizaci podniku náležícího ke skupině na stát, ale poskytovatelem podpory se naopak stala sama skupina. V této specifické situaci, kdy je skupina DB poskytovatelem podpory, nemohla skupina pro řešení obtíží společnosti DB Cargo udělat více. Komise proto dospěla k závěru, že skutečnost, že společnost DB Cargo náleží ke skupině DB, není překážkou pro to, aby společnost DB Cargo byla způsobilá pro podporu na restrukturalizaci podle bodu 22 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

5.4.2 *Podpora usnadňuje rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí*

(452) Ustanovení čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU stanoví, že aby mohla být státní podpora považována za slučitelnou s vnitřním trhem, musí usnadňovat rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí.

(453) V tomto ohledu platí, že aby členské státy poskytující takovou podporu ukázaly, že podpora na restrukturalizaci je určena k usnadnění rozvoje takovýchto činností nebo oblastí, musí prokázat, že cílem podpory je zabránit sociálním potížím nebo řešit tržní selhání (viz oddíl 3.1.1 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci) obnovením dlouhodobé životaschopnosti podniku (viz oddíl 3.1.2 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci). Komise poznamenává, že, jak je uznáno v bodě 43 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, odchod z trhu je ve skutečnosti významný pro širší proces růstu produktivity, takže pouhé zabránění podniku v odchodu z trhu není dostatečným odůvodněním státní podpory. Naopak podpora na záchranu a restrukturalizaci patří mezi druhy státní podpory, které nejvíce narušují hospodářskou soutěž, neboť zasahují do procesu odchodu z trhu.

([158]) Viz rozsudek Tribunálu ze dne 13. května 2015, Niki Luftfahrt v. Komise, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, bod 159, a rozsudek Tribunálu ze dne 18. května 2022, Ryanair DAC v. Komise, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, bod 46.

(454) V určitých situacích však může restrukturalizace podniku v obtížích přispět k rozvoji hospodářských činností nebo oblastí, mimo jiné nad rámec činností vykonávaných příjemcem. Tak je tomu tehdy, kdy by v případě neposkytnutí takové podpory vedl neúspěch příjemce k tržnímu selhání nebo k sociálním potížím, což by bránilo rozvoji hospodářských činností a/nebo oblastí, které by byly těmito situacemi dotčeny. Neúplný seznam těchto situací je uveden v bodě 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(455) Komise nejprve posoudí, zda má podpora zabránit tržnímu selhání nebo sociálním potížím (oddíl 5.4.2.1) a zda je restrukturalizační podpora doprovázena plánem restrukturalizace, který obnoví dlouhodobou životaschopnost příjemce (oddíl 5.4.2.2).

5.4.2.1 Zabránění sociálním potížím nebo tržnímu selhání přispívající k rozvoji hospodářské činnosti nebo hospodářské oblasti

(456) V souladu s bodem 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí členské státy prokázat, že neúspěch příjemce by pravděpodobně vyvolal závažné sociální potíže nebo závažné tržní selhání, a za tímto účelem musí doložit, že došlo k jedné ze situací uvedených v bodě 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Podle bodu 44 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci lze zabránění sociálním potížím nebo tržnímu selhání prokázat zejména tím, že je splněna jedna z okolností uvedených v bodě 44 písm. a) až g). V tomto ohledu Komise poznamenává, že pro posouzení opatření podpory jsou relevantní zejména okolnosti uvedené v bodě 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, konkrétně případy, kdy je podpora určena k odvrácení rizika hospodářského růstu, který je brzděn narušením důležité služby v důsledku odchodu příjemce z trhu.

5.4.2.2 Podpora zabraňuje narušení důležité služby

(457) Hospodářskou činností, na kterou se poskytuje podpora, je nákladní doprava zboží, která se v Německu uskutečňuje převážně a trvale po silnici u více než dvou třetin celkového objemu přepravovaného zboží (tabulka 31).

Tabulka 31

Modální rozdělení nákladní dopravy v Německu

(v %)

	2018	2019	2020	2021	2022
Silniční doprava	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Železniční doprava	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Jiné druhy dopravy	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Zdroj: *Bundesnetzagentur „Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe“, s. 12, obr. 3* ([159]).

(458) Navzdory převažujícímu podílu silniční dopravy Komise konstatuje, že železniční nákladní doprava nabízí oproti silniční dopravě významné výhody a přispívá k udržitelnému a ekonomickému rozvoji odvětví nákladní dopravy. Železniční nákladní doprava je totiž mnohem šetrnější k životnímu prostředí než silniční doprava, jelikož vlaky produkují až o 80 % méně emisí CO_2 na tunu nákladu než nákladní automobily. Ve sdělení Komise „Zelená dohoda pro Evropu“ ([160]) se uvádí, že *„k dosažení klimatické neutrality je nezbytné do roku 2050 emise z dopravy snížit o 90 %“* a že *„prioritou bude přesunout významnou část vnitrozemské nákladní přepravy (75%), kterou dnes zajišťuje silniční síť, na železnici*

([159]) K dispozici na adrese: 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 ze dne 11. prosince 2019. K dispozici na adrese: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_en.

a vodní cesty“. Podobně Komise ve svém sdělení „*Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti*“ ([161]) (dále jen „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu“) uvedla, že jsou zapotřebí „*rozhodná opatření k přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy (zejména přesunutí značného množství nákladu na železnici, vnitrozemské vodní cesty a pobřežní námořní přepravu)*“. Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu rovněž uznává, že „*vzhledem k tomu, že budoucí mobilitu […] nákladu budou utvářet inovace, měl by existovat vhodný rámec a faktory pro usnadnění tohoto přechodu, který může zlepšit efektivitu a udržitelnost dopravního systému*“.

(459) Železniční doprava navíc snižuje znečištění ovzduší, hluk a dopravní kongesci způsobenou silniční dopravou, a je tudíž důležitou součástí přechodu na nízkouhlíkové hospodářství. Železniční doprava je také výrazně energeticky účinnější než doprava silniční, neboť vlaky mohou přepravovat velké objemy nákladu na dlouhé vzdálenosti s nižší spotřebou paliva, což snižuje celkovou spotřebu energie z fosilních paliv. Tato účinnost se zvyšuje, pokud železniční sítě využívají elektřinu z obnovitelných zdrojů, díky čemuž je přeprava zboží ekologičtější a udržitelnější.

(460) Kromě toho může železniční nákladní doprava na dlouhé vzdálenosti nabídnout značné výhody v oblasti nákladů, zejména při přepravě těžkého nebo volně loženého zboží, neboť po železnici může být při jedné cestě přepraveno větší množství nákladu, což vede ve srovnání se silniční dopravou k nižším přepravním nákladům na tunu. Nižší spotřeba paliva a potřeba menšího počtu zaměstnanců dále snižují provozní náklady, což umožňuje společnostem ekonomicky optimalizovat své dodavatelské řetězce.

(461) V rámci železniční dopravy mohou být přepravovány velké objemy zboží s větší důsledností a menšími zpožděními, neboť je méně ovlivňována dopravní kongescí, počasím a nehodami. Tato spolehlivost má pro odvětví s přísnými dodacími lhůtami zásadní význam, neboť zajišťuje, že bude zboží dodáno včas a s menším počtem narušení. Železnice také nabízí větší škálovatelnost, neboť se dokáže přizpůsobit větším zásilkám snáze než silniční síť, a je díky tomu ideální pro přepravu volně loženého nákladu a nákladu v kontejnerech.

(462) Další výhodou železniční nákladní dopravy je, že přesunutím nákladní dopravy na železnici se snižuje zatížení silniční sítě. To vede k menší kongesci, menšímu počtu dopravních nehod a nižším nákladům na údržbu silnic. Nižší využívání silniční dopravy prodlužuje životnost veřejné infrastruktury a pomáhá snižovat zatížení veřejné správy a daňových poplatníků celkovými náklady. V neposlední řadě lze železniční nákladní dopravu účinně integrovat do multimodálních dopravních systémů, které kombinují železniční dopravu s námořní, silniční a leteckou dopravou, a vytvářejí tak bezproblémové logistické řetězce. Toto propojení podporuje celosvětové obchodní trasy a usnadňuje účinný pohyb zboží mezi regiony a hranicemi. Železnice je obzvláště výhodná pro propojení mezi velkými přístavy a vnitrozemskými místy určení, což umožňuje plynulý a účinný tok nákladu.

(463) S ohledem na výše uvedené se Komise domnívá, že železniční nákladní doprava obecně hraje zásadní roli v odpovědném rozvoji nákladní dopravy tím, že řeší naléhavou potřebu udržitelných logistických řešení. Její nižší dopad na životní prostředí, energetická účinnost a schopnost přepravovat velké objemy zboží na dlouhé vzdálenosti pomáhají podnikům dosahovat jejich environmentálních, sociálních a správních cílů (ESG) a zároveň snižovat náklady na dopravu.

(464) Podporováním železniční nákladní dopravy podniky přispívají k udržitelnějšímu globálnímu dodavatelskému řetězci, pomáhají snižovat emise CO_2 a podporují dlouhodobý hospodářský růst, který je v souladu s cíli v oblasti životního prostředí. Tím, že přesunou nákladní dopravu ze silnice na železnici, tak mohou hrát podniky a vlády přímou roli v plnění cílů v oblasti klimatu a snižování dopadu logistiky na životní prostředí.

(465) V této souvislosti Komise konstatuje, že cílem restrukturalizačních opatření je zabránit situaci, kdy by společnost DB Cargo ukončila svou činnost v důsledku finančních potíží, kterým čelí.

([161]) Sdělení Komise „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu“, COM(2020) 789 final ze dne 9. prosince 2020, k dispozici na adrese: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Ačkoli evropské odvětví železniční nákladní dopravy, zejména segment jednovozových nákladních zásilek, hraje v logistické síti, zejména v Německu, zásadní roli, čelí i přesto významným strukturálním a provozním problémům, jak je podrobně vysvětleno v 60. až 68. bodě odůvodnění. Přeprava jednovozových nákladních zásilek, která zahrnuje přepravu zboží v jednotlivých železničních vozech, a nikoli v ucelených vlacích, nabízí flexibilitu v případě menších zásilek. Komise však upozorňuje, že se snaží konkurovat silniční nákladní dopravě, která je rychlejší a umí se lépe přizpůsobit různým logistickým potřebám. Přežití tohoto odvětví má zásadní význam nejen pro průmyslové dodavatelské řetězce, ale také pro splnění evropských cílů v oblasti udržitelnosti. Navzdory svému významu je přeprava jednovozových nákladních zásilek zranitelným segmentem činnosti, a to vzhledem k řadě problémů, včetně omezeného pokrytí železniční sítě, vysokých nákladů a neefektivity.

(467) Komise konstatuje, že jednou z hlavních překážek přepravy jednovozových nákladních zásilek je omezená kapacita železniční sítě ve srovnání se silničními sítěmi. I když železnice je skvělým řešením pro přepravu na dlouhé vzdálenosti, často jí chybí místní propojení potřebné pro efektivní dodávky z bodu do bodu. V důsledku toho je na poslední míli často zapotřebí doplňková silniční doprava, což komplikuje logistický řetězec a zpomaluje dodávky. Tento problém ještě zhoršuje nízká průměrná rychlost jednovozových vlaků, která se pohybuje mezi 22 a 25 km/h, což je mnohem méně než v případě silniční dopravy. Toto pomalé tempo spolu s častými překládkami nabourává schopnost přepravy jednovozových nákladních zásilek nabízet konkurenceschopné dodací lhůty na trhu, který stále více vyžaduje rychlost a flexibilitu.

(468) Další palčivou otázkou je finanční životaschopnost přepravy jednovozových nákladních zásilek. Tento model je zatížen vysokými fixními náklady na infrastrukturu, kolejová vozidla a provoz. Ziskovost je možná pouze při přepravě velkých objemů na dlouhé vzdálenosti, ale předmětem přepravy jednovozových nákladních zásilek jsou často menší zásilky, což vede k neefektivitě a vyšším nákladům. Provoz dále komplikují problémy s interoperabilitou v evropských železničních sítích. I když iniciativy, jako je evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS), přispěly k odstranění problémů s interoperabilitou, rozdíly ve vnitrostátních předpisech, rozdíly v rozchodu kolejí a nekompatibilní systémy signalizace stále vedou ke zpožděním a zvýšeným nákladům na přeshraniční přepravu jednovozových nákladních zásilek.

(469) Provozovatelé v segmentu jednovozových nákladních zásilek čelí silné konkurenci nejen ze strany silniční nákladní dopravy, ale také ze strany nových subjektů na železničním trhu, neboť tito noví provozovatelé se zaměřují výhradně na ziskové segmenty, jako jsou například ucelené vlaky, které nabízejí služby z bodu do bodu bez mezizastávek, aby se vyhnuli provozním obtížnostem a neefektivitě spojené s přepravou jednovozových nákladních zásilek, spjatým se zastaralými systémy, starším vybavením a vysokými fixními náklady, jež zatěžují zavedené provozovatele, jako je společnost DB Cargo.

(470) Ačkoli existují značné problémy, znovu se zdůrazňuje strategický význam přepravy jednovozových nákladních zásilek při přechodu Evropy k udržitelné nákladní dopravě. Železniční nákladní doprava je základním kamenem politik Unie „Zelená dohoda“ ([162]) a „Fit for 55“ ([163]), jejichž cílem je snížit do roku 2030 emise uhlíku o 55 %. Podpora přechodu ze silniční dopravy na železniční, zejména v případě přepravy jednovozových nákladních zásilek a intermodální dopravy, je pro dosažení těchto environmentálních cílů zásadní. V této souvislosti přináší určitou naději, pokud jde o zlepšení účinnosti a konkurenceschopnosti přepravy jednovozových nákladních zásilek, technologický pokrok. Očekává se, že investice do digitální infrastruktury a modernizace sítí pro přepravu jednovozových nákladních zásilek zvýší spolehlivost a rychlost služeb, a přeprava jednovozových nákladních zásilek se tak v budoucnu stane životaschopnější alternativou silniční dopravy.

([162]) Zelená dohoda pro Evropu, kterou Evropská komise zahájila v prosinci 2019, je plánem EU pro dosažení udržitelného, uhlíkově neutrálního hospodářství a jejím cílem je, aby EU byla do roku 2050 klimaticky neutrální. Mezi její hlavní cíle patří snížení emisí skleníkových plynů o 55 % do roku 2030, dekarbonizace energetiky, podpora oběhového hospodářství, obnova biologické rozmanitosti a podpora udržitelného zemědělství prostřednictvím strategie „Od zemědělce ke spotřebiteli“. Plán podporuje ekologické inovace, průmyslovou transformaci a mechanismus spravedlivého přechodu za účelem pomoci pracovníkům v postižených regionech. Jeho harmonogram je následující: 2019: zahájení Zelené dohody pro Evropu, 2020–2021: rozvoj specifických strategií (např. biologická rozmanitost a oběhové hospodářství), 2021: zavedení balíčku „Fit for 55“, 2022–2030: provádění politiky s cílem snížit emise o 55 % do roku 2030, 2050: cíl klimatické neutrality.

([163]) Program „Fit for 55“ je legislativní balíček Unie, který byl zaveden v červenci 2021 jako součást Zelené dohody pro Evropu a jehož cílem je snížit emise skleníkových plynů do roku 2030 o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990 a dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050. Klíčová opatření zahrnují: i) reformu systému EU pro obchodování s emisemi (ETS) a zavedení mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích (CBAM), ii) aktualizaci směrnice o obnovitelných zdrojích energie (RED), jejímž cílem je do roku 2030 dosáhnout toho, aby 40 % energie pocházelo z obnovitelných zdrojů, a směrnici o energetické účinnosti pro lepší využívání energie, iii) posilování propadů uhlíku v rámci nařízení o využívání půdy, změnách ve využívání půdy a lesnictví (LULUCF), iv) vytvoření Sociálního klimatického fondu na podporu zranitelných domácností. Jeho harmonogram je následující: 2021: balíček zahájen a projednán, 2022: dosaženy politické dohody, 2023–2025: provádění hlavních politik, 2030: cíl snížit emise o 55 % do roku 2050: cíl klimatické neutrality.

(471) V této souvislosti se Komise domnívá, že strategický význam přepravy jednovozových nákladních zásilek nelze přeceňovat. Komise v tomto ohledu poznamenává, že má zásadní význam pro řadu průmyslových odvětví, včetně chemického, automobilového a zpracovatelského průmyslu, která jsou v případě menších, flexibilních zásilek, jež nemohou zaplnit celé vlaky, odkázány a železniční nákladní dopravu. Zánik společnosti DB Cargo, a tedy i její přepravy jednovozových nákladních zásilek, by měl pro tato odvětví závažné důsledky, jelikož alternativní logistická řešení, zejména silniční nákladní doprava, by se jen těžko vyrovnala kapacitě a ekologickým výhodám železnice. Tento zánik by mohl vést ke zvýšení nákladů, narušení dodavatelského řetězce, a dokonce ke ztrátě pracovních míst v klíčových odvětvích, která jsou na železniční nákladní dopravě závislá v případě přepravy meziproduktů a surovin.

(472) Komise se navíc domnívá, že narušení služeb přepravy jednovozových nákladních zásilek by mělo značný dopad na společnost. Přesunutí nákladní dopravy na silnice by totiž zhoršilo problémy v oblasti životního prostředí a infrastruktury vzhledem k tomu, že silniční doprava produkuje výrazně více emisí a přispívá k dopravní kongesci. V této souvislosti se Komise domnívá, že tento přesun by ohrozil cíle udržitelnosti na úrovni jednotlivých států i na úrovni EU, jako je „Zelená dohoda“ a iniciativa „Fit for 55“, které kladou důraz na snížení emisí uhlíku přesunutím nákladní dopravy ze silnice na železnici. Ukončení poskytování služeb přepravy jednovozových nákladních zásilek by proto představovalo jak tržní selhání, tak krok zpět v rámci širšího úsilí o zmírnění škod na životním prostředí.

(473) Komise uznává, že složitost přepravy jednovozových nákladních zásilek ztěžuje ostatním provozovatelům železnic replikování nebo expanzi do tohoto segmentu. Na rozdíl od ucelených vlaků, které jezdí přímo mezi dvěma body, se při přepravě jednovozových nákladních zásilek jednotlivé vozy od různých zákazníků sestavují na seřaďovacích nádražích do jednoho vlaku. Tento proces náročný na pracovní sílu vyžaduje sofistikovanou logistiku, specializované vybavení a rozsáhlou infrastrukturu. Marže jsou nízké a konkurence ze strany silniční nákladní dopravy, která nabízí rychlejší a flexibilnější služby, znesnadňuje ostatním společnostem investovat do velkokapacitní přepravy jednovozových nákladních zásilek, jako je přeprava společnosti DB Cargo.

(474) Jakožto přední poskytovatel služeb přepravy jednovozových nákladních zásilek v Dánsku (s podílem […] %) ([164]), Německu (s podílem 90 %) ([165]), Nizozemsku (s podílem […] %) ([166]) a Itálii (s podílem […] %) ([167]) disponuje společnost DB Cargo rozsáhlou sítí seřaďovacích nádraží, lokomotiv a vyškoleného personálu, což přináší úspory z rozsahu, kterých by noví účastníci na trhu v těchto členských státech těžko dosáhli. Navíc pozice společnosti DB Cargo jakožto zavedeného provozovatele železniční nákladní dopravy v Německu umožňuje této společnosti integrovat služby přepravy jednovozových nákladních zásilek s širšími řešeními dodavatelského řetězce, což je výhoda, která může menším nebo novějším provozovatelům chybět. Komise se domnívá, že vysoké fixní náklady spolu s provozními problémy spojenými s přepravou jednovozových nákladních zásilek ([168]) vytvářejí významné překážky pro potenciální nové účastníky trhu v segmentu jednovozových nákladních zásilek, a je tedy nepravděpodobné, že by v případě ukončení činnosti společnosti DB Cargo, a zejména jejího segmentu jednovozových nákladních zásilek, mohli do tohoto segmentu vstoupit jiní účastníci, aby tuto mezeru zaplnili, aniž by došlo k přerušení.

(475) Komise se domnívá, že podpora na restrukturalizaci určená pro plán restrukturalizace zabraňuje odchodu podniku, který je schopen zabránit přerušení důležitých služeb poskytovaných společností DB Cargo, zejména pokud jde o přepravu jednovozových nákladních zásilek. Komise dospěla k závěru, že podpora na restrukturalizaci určená pro plán restrukturalizace přispívá tím, že odvrací riziko přerušení služeb poskytovaných společností DB Cargo, k jasně vymezenému cíli zabránit sociálním potížím nebo tržnímu selhání, jak je stanoveno v bodě 44 písm. b) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, a tedy k rozvoji hospodářské činnosti v oblasti poskytování služeb pozemní nákladní dopravy na celém území Německa a dalších členských států, kde společnost DB Cargo působí.

([164]) Viz oddíl 2.2, 27. a 37. bod odůvodnění.
([165]) Viz oddíl 2.2, 27. a 37. bod odůvodnění.
([166]) Viz oddíl 2.2, 27. a 37. bod odůvodnění.
([167]) Viz oddíl 2.2 výše, 27. a 37. bod odůvodnění.
([168]) Viz 466. až 469. bod odůvodnění.

5.4.2.3 Plán restrukturalizace a návrat k dlouhodobé životaschopnosti

(476) Podle bodu 46 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být v případě podpory *ad hoc* poskytnutí podpory podmíněno prováděním plánu restrukturalizace, který by obnovil životaschopnost příjemce. Náprava příčin, které vedly k obtížím příjemce, a to prostřednictvím usnadnění návratu k jeho dlouhodobé životaschopnosti, představuje nezbytnou podmínku pro to, aby podpora na restrukturalizaci sloužila rozvoji hospodářských činností a oblastí, v nichž příjemce působí.

(477) Z toho vyplývá, že slučitelnost podpory na restrukturalizaci, která pokryla ztráty, jež společnosti DB Cargo vznikly v průběhu roku 2022 a které by v případě neexistence dohody o převodu zisku a ztrát vykázala do 31. prosince 2022, je třeba posoudit jako podmíněnou provedením plánu restrukturalizace, jehož příprava a vypracování byly zahájeny v červenci 2022, i když byl plán formálně předán Komisi již v průběhu provádění (173. a 174. bod odůvodnění). Vznik ztrát, na které se vztahuje dohoda o převodu zisku a ztrát a které má plán omezit, a časová posloupnost vypracování a provádění plánu v roce 2022 spolu v tomto případě časově souvisejí.

(478) Je proto vhodné se domnívat, že slučitelnost podpory na restrukturalizaci plánované do konce roku 2025 včetně, ačkoli byla na počátku poskytnuta protiprávně, je třeba posoudit v souvislosti s plánem restrukturalizace a jeho souladem s požadavky pokynů pro podporu na záchranu restrukturalizaci.

(479) Podle bodů 45 až 48 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci by podpora na restrukturalizaci měla být udělena pouze na podporu realistického, důsledného a dalekosáhlého plánu restrukturalizace a jeho opatření musí být navržena tak, aby obnovila dlouhodobou životaschopnost, a musí být vyloučena další podpora nad rámec podpory podporující plán restrukturalizace příjemce, a to v přiměřené lhůtě a v co nejkratším období. Plán restrukturalizace musí určit příčiny vlastních obtíží příjemce a slabé stránky příjemce a musí nastínit, jak navrhovaná restrukturalizační opatření problémy příjemce napraví.

(480) Podle bodu 49 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí plán restrukturalizace obsahovat informace o obchodním modelu příjemce a měl by popisovat, jak tento plán podpoří jeho dlouhodobou životaschopnost. Tento plán by měl obsahovat zejména informace o organizační struktuře příjemce, financování, správě a řízení podniku a o všech dalších relevantních aspektech. Plán restrukturalizace by měl posoudit, zda by bylo bývalo možné vyhnout se obtížím příjemce vhodným a včasným řídicím opatřením a zda tomu tak je v daném případě, měl by prokázat, že byly provedeny odpovídající změny v řízení. Pokud obtíže příjemce vyplývají z nedostatků v jeho obchodním modelu nebo systému správy a řízení podniku, budou požadovány vhodné změny.

(481) Podle bodů 50 až 52 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci výsledky restrukturalizace musí být prokázány v různých scénářích, zejména určením parametrů ovlivňujících výsledky a hlavních předvídatelných rizikových faktorů. Návrat příjemce k životaschopnosti musí vést k přiměřené návratnosti investovaného kapitálu po uhrazení nákladů, aniž by závisel na optimistických předpokladech ohledně vnějších faktorů, jako jsou změny ceny nebo poptávky. Dlouhodobé životaschopnosti je dosaženo, pokud je podnik schopen zajistit odpovídající předpokládanou návratnost kapitálu poté, co pokryl veškeré náklady včetně nákladů spojených s opotřebením a finančními poplatky, a je tudíž schopen konkurovat na trhu vlastními silami.

(482) Tyto požadavky jsou posuzovány v oddílech 5.4.2.3.1 až 5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1 Posouzení důvěryhodnosti plánu restrukturalizace, který má řešit příčiny finančních potíží společnosti DB Cargo

(483) Finanční potíže společnosti DB Cargo jsou způsobeny především segmentem jednovozových nákladních zásilek, který je od roku 2013 významným zdrojem ztrát (na tento segment připadalo 64 % ztrát společnosti v roce 2022 a 82 % v roce 2023), zatímco segmenty ucelených vlaků a kombinované dopravy vykazují kolísavé, ale méně záporné výsledky. Kromě ztrát v segmentu jednovozových nákladních zásilek prohloubily problémy společnosti DB Cargo v letech 2019 až 2022 pandemie COVID-19, narušení globálního dodavatelského řetězce a problémy s infrastrukturou na místním německém trhu.

(484) Tyto nepříznivé finanční výsledky, které opakovaně vedly k vysokým ztrátám, podtrhují potřebu plánu restrukturalizace, který výrazně změní provozní model a strategii společnosti DB Cargo s cílem posílit její finanční základy a zefektivnit náklady na provozování její činnosti, aby se do konce období restrukturalizačního obnovila její životaschopnost.

(485) V tomto ohledu Komise konstatuje, že plán restrukturalizace obsahuje soubor závažných, četných, důsledných a vzájemně se posilujících opatření (body 5.4.2.2.1 až 5.4.2.2.31), která řeší hlavní příčiny provozních a finančních potíží společnosti DB Cargo, neboť přispějí ke zvýšení účinnosti produkce služeb a jejich poskytování zákazníkům ze strany společnosti DB Cargo a také k zefektivnění její nákladové základny mnoha různými způsoby. Očekává se zejména, že restrukturalizace vysoce složitého systému společné produkce umožní společnosti DB Cargo pružněji reagovat na požadavky zákazníků. Restrukturalizování do menších, konkrétnějších oblastí činnosti založených na obchodních sektorech a/nebo skupinách zákazníků by mělo výrazně snížit složitost provozního modelu, což by mělo výrazně snížit náklady a zlepšit konkurenceschopnost společnosti DB Cargo.

(486) Očekává se například, že opatření plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo spočívající v optimalizaci sítě pro přepravu jednovozových nákladních zásilek prostřednictvím přepracování její koncepce radikálně zjednoduší a zvýší spolehlivost výroby a standardizaci obchodní nabídky společnosti DB Cargo v tomto segmentu. Vyčlenění zaměstnanců a vybavení pro segment jednovozových nákladních zásilek je skutečně radikální změnou ve srovnání s dnešní integrovanou přepravou jednovozových nákladních zásilek, přepravou ucelenými vlaky a kombinovanou dopravou. Tato zlepšení modelu produkce by rovněž měla vést ke zvýšení kvality služeb pro zákazníky a v důsledku toho se očekává, že umožní úpravy cen směrem nahoru, aby se lépe zohlednila ochota zákazníků platit za služby přepravy jednovozových nákladních zásilek. Očekává se tedy, že opatření plánu restrukturalizace zaměřená na segment jednovozových nákladních zásilek společnosti DB Cargo významně přispějí ke zlepšení finanční situace společnosti, neboť by měla od roku 2025 přinést nárůst hospodářského výsledku před zdaněním (EBIT) o více než 100 milionů EUR, jak se uvádí v oddíle 4.1.5.2.

(487) Podobně se očekává, že opatření plánu restrukturalizace zaměřená na optimalizaci portfolia segmentu ucelených vlaků společnosti DB Cargo a rozvoj inteligentních logistických řešení pro zákazníky významně přispějí ke zlepšení hospodářského výsledku před zdaněním společnosti DB Cargo, neboť inovativní řešení v oblasti železniční dopravy by měla společnosti umožnit, aby lépe těžila z rozdílné ochoty zákazníků platit a také určila trasy, které by měly být zrušeny s cílem lépe rozvrhnout zdroje na činnosti přinášející vyšší marži. Kromě toho, podobně jako v případě segmentu jednovozových nákladních zásilek, plán restrukturalizace společnosti DB Cargo obsahuje opatření, které bude limitovat provoz ucelených vlaků přidělením vyčleněných zdrojů s cílem zvýšit kvalitu produkce. Výše popsané zlepšení kvality služeb pro zákazníky by mělo rovněž odůvodnit úpravy cen v případě kvalitnějších služeb ucelených vlaků, které přesahují kompenzaci nákladů na výrobní faktory. Očekává se, že opatření plánu restrukturalizace zaměřená na segment ucelených vlaků společnosti DB Cargo významně přispějí ke zlepšení finanční situace společnosti, neboť by měla od roku 2025 přinést nárůst hospodářského výsledku před zdaněním o více než 200 milionů EUR, jak se uvádí v oddíle 4.1.5.2.

(488) Očekává se, že ke zlepšení finanční situace DB Cargo přispějí také opatření plánu restrukturalizace zaměřená na segment kombinované dopravy, která zahrnují mimo jiné i) změnu velikosti námořní sítě, integraci jejích terminálů a optimalizaci portfolia, ii) změnu velikosti kontinentální kombinované dopravy, zlepšení kvality jejího systému produkce a iii) optimalizaci portfolia zprostředkování služeb pro dopravce, neboť by měla od roku 2025 přinést nárůst hospodářského výsledku před zdaněním o více než 50 milionů EUR (a poté o více než 100 milionů EUR ročně), jak se uvádí v oddíle 4.1.5.2.

(489) Plán restrukturalizace společnosti DB Cargo se rovněž bude snažit odstranit neefektivitu plynoucí z nadbytečných procesů, nadbytečných kapacit a služeb s omezenou přidanou hodnotou snížením složitosti různých obchodních jednotek společnosti a modernizací informačních systémů společnosti DB Cargo. Očekává se, že ke zlepšení finanční situace společnosti DB Cargo přispěje i snížení výdajů na kancelářské prostory a marketing a také změna velikosti struktury administrativního řízení společnosti DB Cargo. Tato opatření by měla dohromady přinést od roku 2025 nárůst hospodářského výsledku před zdaněním o více než 50 milionů EUR (a poté o více než 100 milionů EUR ročně), jak se uvádí v části 4.1.5.2.

(490) Celkově se očekává, že opatření restrukturalizačního plánu společnosti DB Cargo přispějí od roku 2025 k nárůstu hospodářského výsledku před zdaněním o více než 500 milionů EUR, který bude následně ještě vyšší. Provádění plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo by tedy měla vést k přeměně společnosti do podoby štíhlejšího, efektivnějšího a na zákaznická řešení zaměřeného poskytovatele služeb, přičemž k obnovení její životaschopnosti by mělo dojít od roku 2026, tedy od posledního roku období restrukturalizace, kdy se poprvé očekává kladný čistý příjem (který by měl následně dále růst).

(491) Na základě výše uvedených skutečností se Komise domnívá, že plán restrukturalizace dostatečně řeší příčiny finančních potíží společnosti DB Cargo. Komise se rovněž domnívá, že doba trvání plánu restrukturalizace, tj. do konce roku 2026, není vzhledem k počtu a rozsahu výše uvedených restrukturalizačních opatření, jakož i k velkým ztrátám, které byly výchozím bodem společnosti DB Cargo, nepřiměřeně dlouhá.

(492) Dále musí Komise posoudit věrohodnost předpokladů, z nichž vychází plán restrukturalizace příjemce, a poté důkazy o návratu příjemce k životaschopnosti na konci plánu restrukturalizace.

5.4.2.3.2 Posouzení důvěryhodnosti předpokladů plánu restrukturalizace

(493) V rámci posouzení předpokladů plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo Komise přezkoumala prognózy výnosů (jak z hlediska cen, tak z hlediska objemu) a nákladů předložené Německem s ohledem na dobu trvání období restrukturalizace.

(494) Za prvé, pokud jde o prognózy příjmů, Komise konstatuje, že podle předpokladu Německa týkajícího se vývoje výnosů společnosti DB Cargo po dobu trvání restrukturalizace zůstanou příjmy společnosti DB Cargo relativně stabilní (+4,9 % po dobu restrukturalizace, pokud se zohlední ostatní provozní výnosy) a ve skutečnosti záporné (–2 %), pokud se vyloučí ostatní provozní výnosy ([169]) a zohlední se pouze očekávaný růst výnosů společnosti DB Cargo z jejích hlavních činností po dobu restrukturalizace (tabulka 21). Komise považuje tento vývoj za přiměřený, neboť je v souladu se snížením objemu, které společnost DB Cargo očekává v rámci provádění opatření svého plánu restrukturalizace v tomto ohledu.

(495) Kromě toho se Komise po důkladnější analýze objemů a cen domnívá, že pokud jde o objemy, lze vývoj celkového objemu společnosti DB Cargo na základě tunokilometrů, jak jej předpokládá Německo, považovat v kontextu současného trhu za přiměřený a realistický, neboť je v období 2025–2029 nadále omezen na nárůst CAGR ve výši […] %. Předpoklady společnosti DB Cargo ohledně růstu objemu jsou skutečně konzervativní, neboť Německo nepředpokládá v oblasti přepravy jednovozových nákladních zásilek žádné dodatečné dopady růstu trhu a v segmentech ucelených vlaků a kombinované dopravy předpokládá nižší tempo růstu, než je tempo růstu trhu.

(496) Německo předpokládá, že se výnosy společnosti DB Cargo z tunokilometrů v letech 2025–2029 při CAGR […] % zvýší, a Komise rovněž považuje tyto předpoklady za přiměřené a realistické, neboť takové přenesení většiny zvýšených nákladů vychází ze zlepšení produktivity a kvality služeb společnosti DB Cargo v důsledku provádění různých opatření plánu restrukturalizace, jejichž cílem je právě schopnost nabízet lepší služby zákazníkům výměnou za vyšší ceny.

(497) Na základě toho se Komise domnívá, že předpoklady Německa ohledně celkového vývoje výnosů jsou přiměřené a věrohodné.

(498) Zadruhé, pokud jde o prognózy nákladů, Komise konstatuje, že by mělo dojít ke snížení o přibližně 10 % (v roce 2026 oproti roku 2023) u třech hlavních kategorií nákladů (materiál, personál a ostatní provozní náklady) odhadovaných na období restrukturalizace, a to v případě nákladů na materiál a personálních nákladů, které společně představují více než […] % celkové nákladové základny příjemce (přičemž ostatní provozní náklady společnosti DB Cargo by se měly snížit ještě více). Tato snížení nákladů, která se mohou zdát významná v absolutním vyjádření, ale ne tolik významná v relativním vyjádření, jsou považována za přiměřená právě z tohoto posledního důvodu a vzhledem ke skutečnosti, že jsou založena na jasně definovaných a dohodnutých programech

([169]) Ostatní provozní výnosy zahrnují jednorázový dopad příjmů z prodeje lokomotiv v účetní hodnotě v roce 2026.

snižování nákladů a jako taková podporují zlepšení úrovně EBITDA společnosti DB Cargo a umožňují, aby již v roce 2025, tj. v roce před koncem období restrukturalizace, byl jeho výsledek kladný (107 milionů EUR).

(499) Snížení odpisů v důsledku nižších kapitálových výdajů, které je patrné z rozvahy společnosti DB Cargo, dále přispívá ke zlepšení výsledku EBIT a provozní marže společnosti DB Cargo, přičemž oba tyto výsledky by na tomto základě měly být do konce období restrukturalizace v roce 2026 kladné ([…] EUR, resp. […] %).

(500) Na základě různých restrukturalizačních opatření, která společnost DB Cargo zavedla v rámci svého plánu restrukturalizace, lze předpoklady předložené Německem ohledně vývoje nákladů, na nichž je založeno obnovení životaschopnosti společnosti DB Cargo, považovat za přiměřené a věrohodné.

(501) Závěrem Komise pečlivě přezkoumala klíčové předpoklady, z nichž vycházejí finanční prognózy plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo předložené Německem, a shledala, že předpoklady, z nichž finanční prognózy vycházejí, jsou přiměřené a věrohodné, a tudíž realistické.

5.4.2.3.3 Posouzení věrohodnosti návratu příjemce k životaschopnosti

(502) Poté, co byla stanovena věrohodnost předpokladů, z nichž vycházejí finanční výhledy, Komise na základě těchto prognóz posoudí, zda je příjemce schopen se na konci období restrukturalizace navrátit k životaschopnosti. Konkrétněji Komise ověří, zda příjemce do konce účetního období 2026 očekává, že bude vytvářet dostatečnou míru návratnosti ze svého provozu a bude schopen konkurovat na trhu vlastními silami.

(503) Předpokládá se, že rozpětí EBIT společnosti DB Cargo (v případě výnosů bez jiných provozních výnosů) bude na konci roku 2024 záporné ve výši […] % a na konci období restrukturalizace v prosinci 2026 kladné ve výši […] %. V důsledku toho by se měla ziskovost společnosti DB Cargo měřená rozpětím EBIT během období restrukturalizace výrazně zvýšit (a následně stabilizovat) ([170]). Tyto lepší výsledky neumožňují řádné srovnání s minulými výsledky, neboť ty byly v podstatě záporné, a toto výrazné zlepšení je založeno na provedení plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo

(504) Kromě toho se očekává, že společnosti Cargo vznikne kladný čistý příjem jak v případě základního, tak pesimistického scénáře. Tento pozitivní vývoj navíc pozitivně přispěje ke kapitálové pozici společnosti DB Cargo, jelikož se plánuje, že by měl pokračovat i po skončení období restrukturalizace.

(505) Z finančních údajů plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo navíc vyplývá, že ukazatele návratnosti se budou po celé období restrukturalizace zlepšovat a do konce roku 2026 bude dosaženo návratnosti použitého kapitálu (ROCE) ve výši […] %, která po skončení období restrukturalizace dále vzroste, například na […] % v roce 2030. Podle výpočtu Německa by tedy návratnost kapitálu společnosti DB Cargo měřená ukazatelem ROCE měla být od konce období restrukturalizace v roce 2026 trvale vyšší než míra její […] (poznámka pod čarou 112). Komise se proto domnívá, že míra návratnosti použitého kapitálu společnosti DB Cargo je dostatečně vysoká na to, aby ji bylo možné považovat za odpovídající plánovanou návratnost kapitálu, pokud umožňuje společnosti DB Cargo poté, co pokryje všechny své náklady včetně odpisů a finančních nákladů, konkurovat na trhu na základě svých vlastních předností.

([170]) Je důležité poznamenat, že tohoto rozpětí EBIT lze dosáhnout pouze kombinací ambiciózních vnitropodnikových opatření a subvence na přepravu jednovozových nákladních zásilek poskytované Německem ve výši přibližně 300 milionů EUR ročně. Bez dotace by segment jednovozových nákladních zásilek neobnovil ziskovost. Stejně tak je důležité poznamenat, že žádost společnosti DB Cargo o financování pro přepravu jednovozových nákladních zásilek na rok 2024 nebyla dosud schválena německým Spolkovým železničním úřadem. Proto zatím není jasné, zda se finanční prostředky ve výši 300 milionů EUR ročně pro toto odvětví ke společnosti DB Cargo skutečně dostanou. V základním scénáři se předpokládá, že společnosti DB Cargo bude přiděleno […] % této částky ([…] EUR ročně).

(506) Komise se domnívá, že to platí tím spíše v případě, kdy odhad ROCE společnosti DB Cargo provedený Německem zahrnuje omezený příspěvek segmentu přepravy jednovozových nákladních zásilek k celkové ziskovosti společnosti DB Cargo, který, jak je vysvětleno v oddíle 5.4.2.1, čelí řadě problémů (vysoké fixní náklady, omezené pokrytí železniční sítě a konkurence ze strany rychlejší a přizpůsobivější silniční dopravy), ale hraje zásadní roli v evropské logistické síti (zejména pro odvětví, jako je chemický, automobilový a zpracovatelský průmysl, která jsou závislá na flexibilních službách železniční nákladní dopravy) a má zásadní význam pro snižování emisí CO_2 a dosažení klimatického cíle EU jakožto udržitelnější a účinnější alternativa k silniční dopravě.

(507) Komise se dále domnívá, že očekávaná výkonnost společnosti DB Cargo bude lepší než výkonnost srovnatelné skupiny. Při porovnání příslušných úrovní rozpětí EBIT (EBIT je důležitou složkou ukazatele ROCE) totiž Komise konstatuje, že rozpětí EBIT společnosti DB Cargo má do konce období restrukturalizace v roce 2026 dosáhnout […] %, zatímco rozpětí srovnatelných podniků činila v období 2021/2023 u srovnatelných činností v průměru 2 % (a 5 %, vezmou-li se v úvahu pouze srovnatelné podniky, které neprovozují činnost přepravy jednovozových nákladních zásilek). Očekává se tedy, že společnost DB Cargo bude dosahovat stejných nebo lepších výsledků než její stávající konkurenti.

(508) Pokud jde o ukazatele solventnosti, očekává se, že společnost DB Cargo si po celou dobu provádění plánu restrukturalizace udrží kladnou a rostoucí hodnotu vlastního kapitálu a její poměr dluhu k vlastnímu kapitálu (vlastní kapitál / celková aktiva) do konce období restrukturalizace bude trvale růst ([…] % v prosinci 2026), a to i v následujících letech (na […] % v prosinci 2030). Také ukazatel úrokového krytí (EBIT / úrokové náklady) společnosti DB Cargo se bude po dobu trvání plánu restrukturalizace pozitivně vyvíjet a do konce roku 2026 dosáhne jednou tolik vyšší úrovně (a do prosince 2030 vzroste na 1,5násobek).

(509) Jako alternativu k základnímu scénáři finančních prognóz považuje Komise za přiměřený a věrohodný také pesimistický scénář, který je definován v plánu restrukturalizace, neboť předpokládá řadu možných nepříznivých událostí, které ovlivňují hlavní parametry výkonnosti příjemce, jako jsou případná zpoždění při provádění opatření plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo, významné ztráty objemů nebo intenzivní cenová konkurence. Komise proto konstatuje, že pesimistický scénář účinně zohledňuje pravděpodobné odchylky ve výnosech a nákladech, které by mohly jednotlivě nebo společně ovlivnit životaschopnost společnosti DB Cargo. Komise dále poznamenává, že faktory, které negativně ovlivňují výnosy a náklady v pesimistickém scénáři, se vyskytují současně.

(510) V tomto pesimistickém scénáři jsou výsledky společnosti DB Cargo ovlivněny, ale zůstávají kladné a udržitelné, a neohrožují tedy obnovení životaschopnosti příjemce. Očekávaný čistý příjem v pesimistickém scénáři po pokrytí všech provozních nákladů, včetně úroků a nákladů na odpisy, je na konci období restrukturalizace v roce 2026 i v následujících letech nadále kladný, stejně jako v základním scénáři. Kromě toho, ačkoli by podle pesimistického scénáře rozpětí EBIT společnosti DB Cargo v roce 2026 činilo […] EUR (tj. […] % marže z příjmů), v následujících letech by vzrostlo na téměř […] EUR (tj. přibližně […] % marže z příjmů).

(511) Očekává se rovněž, že návratnost použitelného kapitálu společnosti DB Cargo podle pesimistického scénáře klesne na […] % oproti […] % podle základního scénáře, ale do roku 2030 vzroste na […] % (oproti […] % podle základního scénáře). To potvrzuje, že v pesimistickém scénáři obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti DB Cargo zůstává solidní navzdory všem nepříznivým předpokladům, které tento scénář zahrnuje.

(512) Potvrzuje to i očekávaný vývoj návratnosti aktiv společnosti DB Cargo, která se podle pesimistického scénáře bude na konci období restrukturalizace blížit […] % (oproti […] % podle základního scénáře) a do roku 2030 vzroste na 2,5 % (oproti […] % podle základního scénáře).

(513) Pokud jde o ukazatele solventnosti, očekává se, že podle pesimistického scénáře si společnost DB Cargo udrží kladnou a stále rostoucí výši vlastního kapitálu po celou dobu provádění svého plánu restrukturalizace. Poměr vlastního kapitálu DB Cargo (vlastní kapitál / celková aktiva) se stejně jako v základním scénáři bude do konce restrukturalizačního období soustavně zvyšovat, a to i v následujících letech (až na […] %). Také ukazatel úrokového krytí (EBIT / úrokové náklady) společnosti DB Cargo se bude podle pesimistického scénáře po dobu trvání plánu restrukturalizace pozitivně vyvíjet a do konce roku 2026 dosáhne téměř jednou tolik vyšší úrovně (a do prosince 2030 vzroste o více než jednonásobek).

(514) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že navrhovaný plán restrukturalizace je v základním i pesimistickém scénáři proveditelný, důsledný a dalekosáhlý a je schopen obnovit dlouhodobou životaschopnost DB Cargo v přiměřeném časovém rámci.

5.4.3 *Pozitivní účinky podpory na rozvoj hospodářských činností nebo hospodářských oblastí převažují nad negativními účinky, a to z hlediska narušení hospodářské soutěže a nepříznivých účinků na obchod*

(515) Aby bylo možné posoudit, zda podpora nepatřičně neovlivňuje hospodářskou soutěž a obchodní podmínky, je nezbytné přezkoumat nezbytnost, vhodnost a přiměřenost podpory a zajistit transparentnost. Je rovněž nutné přezkoumat účinky podpory na hospodářskou soutěž a obchod a posoudit pozitivní účinky podpory na rozvoj hospodářských činností a oblastí, jež mají být z podpory podporovány, jakož i další pozitivní účinky na obchod, a to ve srovnání s negativními účinky na vnitřní trh.

5.4.3.1 Nezbytnost podpory a motivační účinek

(516) Podle bodu 53 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí členské státy, které hodlají poskytnout podporu na restrukturalizaci, předložit srovnání s důvěryhodným alternativním scénářem, který nezahrnuje státní podporu, a prokázat, že rozvoje hospodářských činností nebo oblastí, o něž podpora usiluje, podle oddílu 3.1.1 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nebude dosaženo, nebo by ho bez podpory bylo dosaženo v menší míře. Aby bylo možné prokázat, že podpora na restrukturalizaci má motivační účinek, členské státy musí rovněž prokázat, že při neexistenci podpory by příjemce prošel restrukturalizací, byl by prodán nebo by ukončil činnost způsobem, který by nedosáhl zamýšleného cíle zabránit tržnímu selhání nebo sociálním obtížím (bod 59 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

(517) V případě alternativního scénáře, kdy by společnost DB AG nevypověděla dohodu o převodu zisku a ztrát a poskytla a následně poskytla podporu na restrukturalizaci, která by vyřešila zápornou kapitálovou situaci, by společnost DB Cargo nejprve vyvolala možnou nedůvěru klientů nebo dodavatelů, což by ji přinutilo náhle snížit provozní ztráty v těch segmentech činnosti, kde jsou vyšší, zejména v segmentu jednovozových nákladních zásilek. Společnost DB Cargo by v brzké době vykázala značné ztráty, což by fakticky vedlo k jejímu úpadku.

(518) Vzhledem k tomu, že jediným akcionářem společnosti DB Cargo je historicky společnost DB AG (viz 13. bod odůvodnění), je nereálné, že by se v krátké době podařilo přilákat jiného většinového akcionáře, který by poskytl kapitál na pokrytí ztrát společnosti DB Cargo. Bylo tedy na společnosti DB AG, aby zabránila tomu, že příjemce ukončí nebo výrazně omezí činnost. V hypotetickém srovnávacím scénáři bez podpory by společnosti DB Cargo hrozilo (a stále jí hrozí), že v Německu přestane poskytovat významné služby pozemní dopravy v segmentu jednovozových nákladních zásilek, které konkurenti vzhledem k velikosti a povaze nemohly a nemohou snadno a včas replikovat.

(519) Ukazuje se tedy, že podpora na restrukturalizaci měla a stále má rozhodující účinek, který motivuje k provedení všech plánovaných restrukturalizačních opatření s cílem obnovit dlouhodobou životaschopnost a zároveň zabraňuje riziku, že příjemce ukončí nebo výrazně omezí provozování pozemní dopravy v rámci činností v oblasti jednovozových nákladních zásilek nebo jiných segmentů železniční nákladní dopravy, které zásadně přispívají k udržitelnému hospodářskému rozvoji přepravy zboží na vnitřním trhu.

5.4.3.2 Vhodnost

(520) Podpora na restrukturalizaci nebude považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud by bylo možné dosáhnout stejného cíle pomocí jiných opatření, která méně narušují hospodářskou soutěž; za podporu musí být poskytnuto řádné protiplnění a zvolený nástroj musí být vhodný pro problémy solventnosti nebo likvidity, které má řešit ([171]).

(521) Podpora na restrukturalizaci má formu převodu ztrát ze společnosti DB Cargo na společnost DB AG. Tento převod ztrát má pozitivní vliv na solventnost společnosti DB Cargo, neboť chrání vlastní kapitál společnosti DB Cargo před negativním dopadem vzniklých ztrát. Komise konstatuje, že převod ztrát neposkytuje společnosti DB Cargo přímo žádnou likviditu, a to ve shodě se skutečností, že společnost DB Cargo neměla žádné problémy s likviditou, když se stala podnikem v obtížích.

([171]) Bod 38 písm. c) a body 54 a 58 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(522) Pokud jde o aspekt podpory zvyšující solventnost, jak je vysvětleno ve 442. bodě odůvodnění, v případě, že by podpora nebyla poskytnuta, musel by vlastní kapitál společnost DB Cargo absorbovat ztráty, a proto by v roce 2022 dosáhl záporné hodnoty. Záporná hodnota vlastního kapitálu, znamenající, že závazky společnosti převyšují její aktiva, by byla závažným problémem se solventností, kterému se podařilo v letech 2022 až 2024 poskytnutím podpory zabránit. .

(523) Pokud jde o otázku přiměřené odměny za nástroje, Komise poznamenává, že ztráty jsou podle dohody o převodu zisku a ztrát automaticky převáděny na mateřskou společnost DB Cargo, společnost DB AG. Společnost DB AG neobdrží za převod ztráty žádnou přímou čistou kladnou odměnu. Společnost DB Cargo je však plně ve vlastnictví společnosti DB AG, a společnost DB AG jakožto jediný akcionář společnosti DB Cargo tedy bude plně požívat všech výhod plynoucích z obnovení dlouhodobé životaschopnosti společnosti DB Cargo.

(524) V této souvislosti se v posouzení předpokládá přiměřený budoucí finanční výnos ze společnosti DB Cargo, který by měl chránit širší strategické zájmy společnosti DB AG, jako je udržení klíčové dceřiné společnosti, jako je společnost DB Cargo, zejména prostřednictvím poskytování služeb pro odvětví, jako je ocelářský, automobilový a chemický průmysl, které vytváření podstatnou část ročních příjmů společnosti DB Cargo ve výši 4,5 miliardy EUR. Zajištěním pokračující činnosti prostřednictvím podpory proto Německo chrání dlouhodobou strategickou pozici společnosti DB Cargo. Posouzení prognóz v základním scénáři přiměřeně předpokládá kumulativní finanční výnosy společnosti DB Cargo v příštích pěti až deseti letech, které jsou v souladu s očekávanou odměnou během celého období restrukturalizace i po něm. Nicméně pod náklady, které by mohl nést investor v tržním hospodářství v podobné situaci poté, co mu byly způsobeny nedávné ztráty vzniklé od roku 2022, zůstávají výnosy přiměřené a adekvátní, a to zejména od posledního roku období restrukturalizace a v následujících letech. V tomto ohledu Komise vypočítala vnitřní míru návratnosti (IRR), kterou by mohla společnost DB AG od úspěšného plánu restrukturalizace očekávat. Komise používá přístup popsaný v 378. a 379. bodě odůvodnění. Komise však místo toho, aby jako základ použila střednědobé plány, vychází z prognóz základního scénáře plánu restrukturalizace. Na základě tohoto výpočtu by společnost DB AG mohla očekávat vnitřní míru návratnosti ve výši přibližně […] %. Tato vnitřní míra návratnosti by se pohybovala v rámci rozpětí výnosů posledních dluhopisů vydaných společností Deutsche Bahn Finance GmbH ([172]), jejichž výnos se v současné době pohybuje mezi […]% a […]% ([173]). Odměny proto do značné míry odpovídají nákladům na společnosti DB AG.

(525) V tomto okamžiku bude očekávaný nástroj podpory řešit a napravovat zhoršenou solventnost a zároveň dostatečně odměňovat společnost DB AG, a tím i německý stát, neboť se zvýší hodnota jeho podílu ve společnosti příjemce.

(526) Z toho vyplývá, že nástroj podpory na restrukturalizaci je odpovídající.

5.4.3.3 Proporcionalita podpory a sdílení nákladů

(527) Podle bodu 38 písm. e) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci nesmí podpora na restrukturalizaci překročit minimum nutné k dosažení cíle, o který daná podpora usiluje. Částka a intenzita podpory na restrukturalizaci se musí omezit na úplné minimum nutné k provedení restrukturalizace s ohledem na stávající finanční zdroje příjemce, jeho akcionářů nebo obchodní skupiny, ke které náleží (bod 61 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci). Zejména je třeba zaručit dostačující úroveň vlastního přispění na náklady na restrukturalizaci, a pokud je státní podpora poskytnuta ve formě, která posiluje kapitálové postavení příjemce, potom i sdílení nákladů. Při posuzování těchto požadavků se zohlední jakákoli dříve poskytnutá podpora na záchranu.

([172]) Dluhopisy s mezinárodními identifikačními čísly cenných papírů (ISIN):
— XS2624017070,
— XS2689049059,
— XS2755487076,
— XS2808189760.

([173]) Podle údajů z https://www.boerse-frankfurt.de/en, naposledy navštíveno 27. listopadu 2024.

5.4.3.3.1 Vlastní příspěvek

(528) Vlastní přispění příjemce na náklady na restrukturalizaci z vlastních zdrojů společnosti DB Cargo, jeho akcionáře nebo věřitelů – nebo nových investorů – musí být skutečné a opravdové a zpravidla by mělo být srovnatelné s poskytnutou podporou, pokud jde o dopad na solventnost nebo likviditu příjemce. Podle bodu 63 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí Komise posoudit, zda jsou různé zdroje vlastního příspěvku skutečné a neobsahují podporu. Podle bodu 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise obvykle považuje vlastní přispění za přiměřené, pokud jeho výše bude představovat více než 50 % nákladů na restrukturalizaci.

(529) Za prvé, jako předběžnou úvahu pro posouzení proporcionality je třeba uvést, že výše podpory na restrukturalizaci, která podporuje náklady plánu restrukturalizace, je fakticky omezena podle návrhu na výši čistých ztrát vzniklých během období restrukturalizace do 31. prosince 2024. Poté by jakákoli čistá ztráta DB Cargo – která se očekává v roce 2025 – musela být v případě, že by nebyla ukončena dohoda o převodu zisku a ztrát se společností DB AG, vykázána a vznikla by tak, jak je zaúčtována ve výkazu zisku a ztráty a v rozvaze společnosti DB Cargo. Vlastní příspěvek akcionáře společnosti DB Cargo navíc zahrnuje mezaninový kapitál (podřízené konvertibilní úvěry ve výši 842 milionů EUR), který by mohl být v případě potřeby konvertován a mohl by podpořit kapitálovou pozici a solventnost společnosti DB Cargo podobným způsobem, jakým to učinila a činí podpora na restrukturalizaci až do roku 2024 včetně.

(530) Případné problémy se solventností po ukončení dohody o převodu zisku a ztrát nebo jejich zpožděné účinky jsou do doby, kdy se očekává zisk, řešeny dostupností finančních linek, kterými přispěla společnost DB AG, a zejména mezaninovým kapitálem (842 milionů EUR podřízených úvěrů), který představuje největší samostatnou částku vlastního příspěvku. Pro solventnost společnosti DB Cargo by mezaninový kapitál hrál podobnou roli jako dohoda o převodu zisku a ztrát, tj. posiloval by vlastní kapitál společnosti DB Cargo vzhledem k jeho podřízenosti, a tedy i pořadí zajištění blízkému vlastnímu kapitálu.

(531) S ohledem na bod 63 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí Komise ověřit, zda různé zdroje financování vlastního příspěvku na náklady plánu restrukturalizace popsané v oddíle 4.1.5.3.2.2 nezahrnují podporu a jsou reálné, tj. zda je dostatečně pravděpodobné, že se v průběhu jeho provádění uskuteční, s výjimkou zisku. Co se týče vlastního příspěvku příjemce nezahrnujícího podporu, s výjimkou odprodejů aktiv a faktoringu, většinu z něj tvoří finanční nástroje nebo podpora, kterou společnost DB AG poskytla společnosti DB Cargo ze státních prostředků, je nutné, aby byla striktně strukturovaná a poskytnutá za tržních podmínek.

5.4.3.3.1.1 Mezaninový kapitál (podřízené konvertibilní úvěry ve výši 842 milionů EUR) a úvěrové linky (325 milionů EUR a 434 milionů EUR)

(532) Komise se domnívá, že společnost DB AG dodržuje tuto zásadu souladu s tržními podmínkami tím, že jednak na základě vlastních finančních charakteristik společnosti DB Cargo přidělila měřitelný, ověřitelný a tržní interní rating a jednak tím, že finanční nástroje, které poskytuje společnosti DB Cargo, porovnává s údaji z renomovaných tržních cenových nástrojů, jako je LSEG Data & Analytics ([174]), čímž zajišťuje, že úrokové sazby uplatňované na různé nástroje odrážejí riziko spojené s ratingem společnosti DB Cargo.

([174]) LSEG Data & Analytics, dříve Refinitiv, je americko-britský celosvětový poskytovatel dat a infrastruktury finančních trhů. Společnost byla založena v roce 2018 jako dceřiná společnost společnosti Thomson Reuters, která pak v srpnu 2018 prodala 55% podíl společnosti Blackstone Group LP. V říjnu 2019 oznámily společnosti Blackstone a Thomson Reuters prodej společnosti skupině London Stock Exchange Group (LSEG). Společnost LSEG Data & Analytics je považována za vysoce spolehlivou v oblasti údajů o finančních trzích, a to díky své dlouholeté pověsti, ucelenému celosvětovému pokrytí a přesnosti. Poskytuje přesná data v reálném čase napříč různými třídami aktiv a je integrována s významnými finančními systémy. Společnost LSEG Data & Analytics uvádí, že se řídí přísnými regulačními standardy, čímž zajišťuje transparentnost a dodržování předpisů. Její přidružení ke skupině LSEG dále posílilo její důvěryhodnost. Vzhledem k jejím robustním datovým a analytickým nástrojům, které z ní činí základní kámen finančního průmyslu, jsou na služby společnosti LSEG Data & Analytics odkázány finanční instituce, analytici i regulátoři.

(533) V oblasti financování podniků slouží úvěrové ratingy jako zásadní nástroj pro posouzení rizika selhání podniku, a tedy i nákladů na jeho dluh. Podle teorie kompromisu kapitálové struktury podniky vyvažují přínosy dluhu (daňový štít) a náklady (riziko úpadku a úrokové náklady). Vzhledem k tomu, že podniky, jako je společnost DB Cargo, čelí finanční zátěži, což se odráží v nižším úvěrovém ratingu, jejich náklady na úvěry v důsledku zvýšeného rizika nesplácení rostou.

(534) V tomto ohledu se Komise domnívá, že skutečnost, že společnost DB AG interně posuzuje úvěruschopnost společnosti DB Cargo za použití zavedených zásad financování podniků, které jsou v souladu se zásadami používanými ratingovými agenturami, jako je S&P ([175]), je dobrým základem pro stanovení interního úvěrového ratingu společnosti DB Cargo, neboť ve velkých společnostech proces interních ratingů obvykle odráží metodiky externích agentur, ale je upraven tak, aby lépe zohledňoval strategické a provozní poznatky společnosti. Komise se proto domnívá, že proces interních ratingů společnosti DB AG zajišťuje, že příspěvek společnost DB AG je strukturován v souladu s platnými regulačními standardy a v souladu s tržními zásadami, které jsou základem pro stanovení vhodných rizikových prémií a úrokových sazeb u finančních nástrojů, jako jsou podřízené úvěry, mezaninové financování a úvěrové linky, které společnost DB AG poskytuje společnosti DB Cargo jako vlastní příspěvek příjemce na finanční náklady plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo.

(535) Komise dále uznává, že finanční ukazatele, jako je „krytí návratnosti“ (tj, provozní peněžní tok po zdanění vydělený čistým dluhem), „čistý dluh / EBITDA“ ([176]) a „EBITDA / úrokové krytí“ ([177]), které společnost DB AG používá jako referenční ukazatele pro zařazení svých dceřiných společností, včetně společnosti DB Cargo, do různých úvěrových a ratingových tříd pomocí finančních ukazatelů, jsou základem hodnocení úvěrového rizika a jsou široce uznávány v teorii financování podniků ([178]) pro účely hodnocení udržitelnosti dluhu, likvidity a provozní výkonnosti podniku, a proto je analytici finančního trhu pravidelně používají při posuzování úvěruschopnosti podniků.

(536) Pokud jde o společnost DB Cargo, Komise se domnívá, že rozhodnutí společnosti DB AG snížit interní rating společnosti DB Cargo z „[…]“ na základě přezkumu finančních výsledků a prognóz společnosti DB Cargo (např. předpokládaný EBITDA v roce 2024) „[…]“ zejména na základě zhoršení finančního zdraví společnosti DB Cargo v letech 2021 až 2023 je obezřetným přístupem, který přispívá ke stanovení realističtějších a přiměřenějších úrokových sazeb pro příslušné finanční nástroje, které společnost DB AG poskytuje společnosti DB Cargo.

(537) Ze snížení ratingu na „[…]“ vyplývá, že společnosti DB Cargo patří do kategorie vysoce výnosných (junk bond) dluhopisů, která je často spojována s podniky v potížích, u nichž se pravděpodobnost selhání kvantifikuje pomocí modelů úvěrového rizika, jako je Altmanovo Z-skóre a Mertonův model ([179]), které odrážejí použití finančních ukazatelů a tržních podmínek v procesu interních úvěrových ratingů společnosti DB AG.

(538) Komise se proto domnívá, že interní úvěrový rating společnosti DB Cargo „[…]“ odpovídajícím způsobem odráží její zhoršenou úvěruschopnost v důsledku očekávaného zhoršení EBITDA v roce 2024, které je způsobeno problémy v odvětví a provozními potížemi, což oslabuje její schopnost vytvářet dostatečné provozní příjmy umožňující jí dostát dluhovým závazkům, zejména s ohledem na její kapitálovou náročnost jakožto logistické společnosti.

([175]) Například historické pravděpodobnosti selhání zveřejněné agenturou S&P.

([176]) Ukazatel čistý dluh / EBITDA měří zadluženost podniku a udává, za kolik let by podnik splatil svůj dluh, kdyby dluh i EBITDA zůstaly neměnné. Podle osvědčených postupů je poměr vyšší než 3 často považován za známku zvýšeného úvěrového rizika a v případě společnosti DB Cargo vysoký poměr čistého dluhu k EBITDA pravděpodobně přispěl ke snížení jejího ratingu.

([177]) Ukazatel EBITDA / úrokové krytí měří schopnost podniku obsluhovat své dluhové závazky, přičemž vyšší hodnoty znamenají větší finanční stabilitu.

([178]) V souladu s moderními postupy financování podniků komplexní interní ratingový model hodnotí jak kvantitativní faktory (finanční ukazatele), tak kvalitativní faktory (obchodní perspektivy, kvalita řízení, riziko odvětví).

([179]) Altmanovo Z-skóre je finanční model používaný k předpovědi pravděpodobnosti úpadku společnosti. Spojuje několik finančních ukazatelů do jedné hodnoty, přičemž vyšší hodnota znamená nižší riziko úpadku. Mertonův model odhaduje úvěrové riziko společnosti výpočtem pravděpodobnosti selhání na základě hodnoty aktiv podniku v poměru k jeho závazkům s využitím teorie oceňování opcí.

(539) Tento rating, který zahrnuje vyšší úvěrové riziko ve srovnání s dceřinými společnostmi s lepším ratingem, přímo ovlivňuje úrokové sazby účtované v případě dluhového financování, neboť podle Modiglianiho-Millerova teorému ([180]) se v případě finančních potíží dluh stává stále dražším, a odráží tak zvýšenou prémii za riziko selhání. Komise se proto domnívá, že úrokové sazby, které společnost DB AG uplatnila na mezaninový kapitál společnosti DB Cargo (označovaný také jako podřízené konvertibilní úvěry) ve výši 842 milionů EUR a dvě úvěrové linky ve výši 325 milionů EUR a 434 milionů EUR, tuto rizikovou prémii odrážejí, přičemž dodržují všeobecně uznávané zásady financování podniků týkající se výnosu upraveného o riziko a náležitě zohledňují rating společnosti DB Cargo „[…]“, a zajišťují tak, že podmínky úvěru mohou konkurovat podobným vysoce výnosným dluhopisům na trhu.

(540) Po posouzení jednotlivých složek úrokových sazeb, přirážek k daným úrokovým sazbám a jejich finančního zdůvodnění je v praxi vhodné posoudit také výši sazeb, která vyplývá z uplatnění ustanovení příslušných smluv o financování mezaninového kapitálu (nebo podřízených úvěrů) a dvou úvěrových linek poskytnutých společnosti DB Cargo.

(541) Vzhledem k tomu, že společnost DB Cargo si nepůjčuje od externích finančních institucí nebo bank, není k dispozici žádná zjistitelná tržní úroková míra, která by se vztahovala k jeho úvěrům a která by se dala použít jako referenční hodnota pro účely srovnání. Není ani možné určit provozovatele železniční nákladní dopravy, který by si půjčoval za tržních podmínek a jehož provozní a finanční profil by byl dostatečně podobný, aby podle něj bylo možné vyvodit platné závěry o nákladech na úvěry společnosti DB Cargo, pokud by získala finanční prostředky z trhů nebo od finančních institucí. V takové situaci jsou ve sdělení Komise o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb stanovena kritéria pro určení náhrady tržní sazby ([181]).

(542) Vhodným zástupným ukazatelem vyplývajícím ze sdělení o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb by proto byl úvěr mateřské společnosti poskytnutý dceřiné společnosti, jako je společnosti DB Cargo, který má slabý rating a nezahrnuje externí úvěry. V případě ukončení činnosti by mateřská společnost / věřitel byli i nadále oprávněni požadovat uspokojení z nezatížených aktiv dceřiné společnosti. Dlouhodobá aktiva společnosti DB Cargo jsou v její rozvaze oceněna na […] miliard EUR, což výrazně převyšuje celkovou částku finančních nástrojů ve výši více než 1,7 miliardy EUR, kterou společnost DB AG poskytuje na podporu nákladů na plán restrukturalizace společnosti DB Cargo. Věřitel by tak v případě ukončení činnosti společnosti DB Cargo neměl žádnou ztrátu nebo by tato ztráta byla jen malá. Výsledná (zástupná) úroková sazba účtovaná mateřskou společností / věřitelem by byla […] a […], jak je uvedeno ve sdělení o revizi metody stanovování referenčních a diskontních sazeb. Roční úroková sazba ve výši […] %, kterou společnost DB AG účtuje společnosti DB Cargo u dvou úvěrových linek, které představují nejvýznamnější úvěry z vlastního příspěvku, se pohybuje v rozmezí zástupných sazeb: je výrazně vyšší než první zástupná hodnota a blíží se druhé zástupné hodnotě. Rizikovější financování z hlediska nadřízenosti, jako je mezaninový kapitál ([182]) (nebo podřízené konvertibilní úvěry), zpravidla vyvolává při použití tržní a objektivní metodiky stanovené v úvěrových smlouvách se společnosti DB AG mnohem vyšší úrokové sazby, v současné době až […] %.

(543) Komise dále shromáždila finanční údaje z databáze *S&P Capital IQ* ([183]), aby porovnala úrokové sazby, které musí společnost DB Cargo hradit za úvěrové linky a mezaninový kapitál. V tomto ohledu Komise shromáždila údaje o výnosech podnikových dluhopisů nefinančních podniků s podobným rizikovým profilem jako společnost DB Cargo, tj. společností s ratingem „[…]“ a „[…]“. Figure 9 znázorňuje výnosové křivky podnikových dluhopisů těchto společností. Křivka poskytuje relevantní odhad výnosu, za který trh v současné době oceňuje dluh těchto emitentů, pro určitou rizikovou skupinu. Komise používá výnosy z dluhopisů jako srovnávací ukazatel, jelikož výnos z dluhopisů je částka výnosu, kterého investor dosahuje z dluhopisu, což podává dobrou představu o „celkových“ nákladech na úvěr pro společnost.

([180]) Modiglianiho-Millerův teorém naznačuje, že na dokonalém trhu nemají úvěrové ratingy, finanční potíže a riziko úpadku vliv na hodnotu podniku, neboť kapitálová struktura není důležitá. Ve skutečnosti však na těchto faktorech záleží, protože trhy nejsou dokonalé. Úvěrové ratingy a rizika úpadku proto vždy ovlivňují náklady na úvěry / úrokové náklady, vnímání investorů a finanční stabilitu společností v potížích, což činí rozhodnutí o kapitálové struktuře v reálných scénářích zásadními.

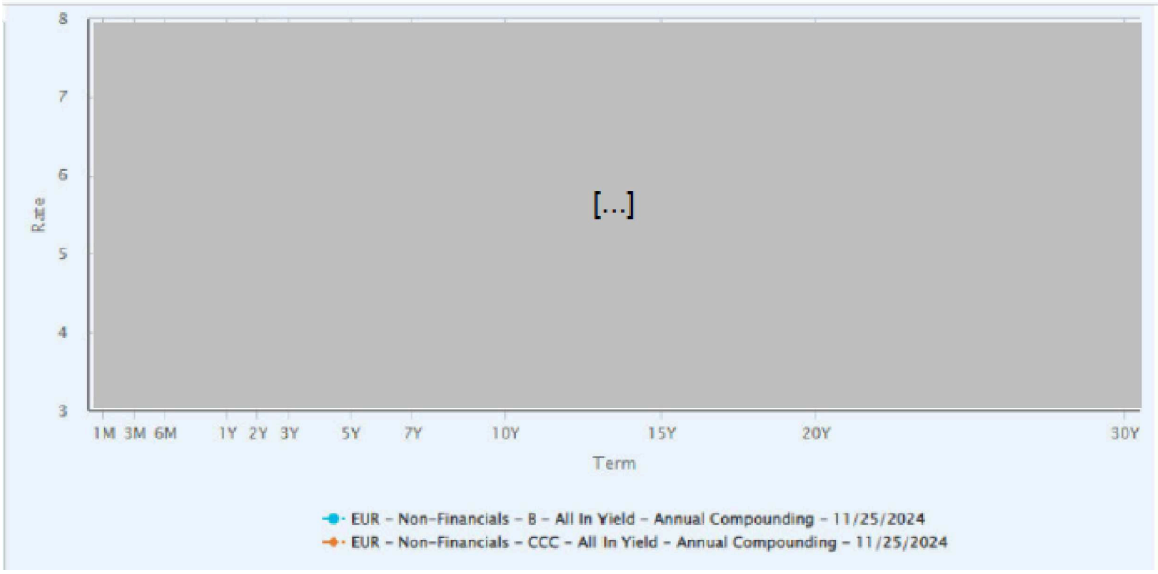
([181]) Úř. věst. C 14, 19.1.2008, s. 6.

([182]) Mezaninové financování je obvykle úročeno vyšší úrokovou sazbou, a to vzhledem k tomu, že se v kapitálové struktuře nachází v pořadí za prioritním dluhem, což je v souladu s teorií hierarchického pořádku financování podniků. Tato teorie tvrdí, že společnosti upřednostňují získávání kapitálu v pořadí od nejméně nákladného po nejnákladnější, přičemž mezaninové financování představuje volbu mezi vlastním kapitálem a prioritním dluhem. V konkrétním případě společnosti DB Cargo a na rozdíl od jiných případů mezaninového financování neumožňuje mezaninový úvěr společnosti DB AG pozastavení plateb úroků ani posunutí data splacení, což vede k nižšímu úročení než v případě přímého kapitálového financování, které nemá stanovenu splatnost ani povinnost platit úroky.

([183]) https://www.capitaliq.com/

Obrázek 9

Výnosová křivka podnikových dluhopisů pro různé splatnosti a ratingy



Zdroj: S&P Capital IQ, navštíveno 26. listopadu 2024.

(544) Komise poznamenává, že u dočasných úvěrových linek, viz 257. bod odůvodnění písm. f) a 257. bod odůvodnění písm. b), se použitelná úroková sazba vypočítává pro jednotlivé čerpání. Na příkladu šestiměsíčního období, pro které podle úrokové metodiky popsané ve smlouvách činí v současné době úrokové sazby […] % na roční bázi, Komise konstatuje, že trh v současné době stanovuje cenu dluhu se šestiměsíční splatností na […] % pro společnosti s ratingem „[…]“ a na […] % pro společnosti s ratingem „[…]“. Úrok společnosti DB Cargo by spadal do rozmezí těchto dvou hodnot, přičemž by se blížil vyšší hodnotě. Úroková sazba se tedy zdá být v souladu s očekáváním trhu.

(545) Pokud jde o podřízené konvertibilní úvěry, viz 257. bod odůvodnění písm. a) až e), Komise konstatuje, že tyto úvěry mají splatnost přibližně pět až sedm let a v současné době se na ně vztahuje úroková sazba ve výši […] % ročně. V současné době trh stanoví cenu dluhu s pětiletou splatností pro společnosti s ratingem „[…]“ na […] % a na […] % pro společnosti s ratingem „[…]“. Navíc u dluhopisů se sedmiletou splatností je výnos v současné době oceněn na […] % pro společnosti s ratingem „[…]“ a na […] % pro společnosti s ratingem „[…]“. To znamená, že společnost DB Cargo platí ve srovnání se současnými výnosy z dluhopisů značnou prémii za rizikovější povahu podřízených konvertibilních úvěrů. Ani v případě podřízených konvertibilních úvěrů tedy srovnávací analýza neprokazuje, že by společnost DB AG poskytla financování za podmínek, které by byly pro společnost DB Cargo zjevně výhodné.

(546) Z toho vyplývá, že podmínky, za kterých jsou mezaninový kapitál a úvěrové linky poskytovány společnosti DB Cargo jako zdroje vlastního příspěvku, jsou v souladu s tržními sazbami a referenčními sazbami a ve skutečnosti je převyšují, a tudíž nezahrnují podporu.

5.4.3.3.1.2 Výnosy z odprodeje aktiv ([460–560] mil. EUR)

(547) Odprodej aktiv společnosti DB Cargo v částce [460–560] mil. EUR, k němuž musí dojít během období restrukturalizace, vylučuje nákupy v rámci skupiny, a lze je proto považovat za prodej aktiv společnosti DB Cargo bez zahrnutí státních prostředků. Dostupné případy prodeje soukromým subjektům a zásady, jimiž se plánovaný prodej řídí, navíc svědčí o tržním přístupu k výběru kupujícího, který chrání zájmy společnosti DB Cargo (viz oddíl 4.1.5), jímž by se Německo a společnost DB Cargo měly řídit při odprodeji a prodeji aktiv, k nimž se zavázaly.

(548) Bod 63 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci však vylučuje očekávání budoucího zisku z rozsahu skutečných příspěvků. Skutečný a opravdový vlastní příspěvek společnosti DB Cargo, který byl zjištěný Německem, zahrnuje výnosy očekávané z prodeje aktiv nebo podílů, k němuž musí dojít do […], ve výši [460–560] milionů EUR. Není však dostatečně jisté, zda bude dosaženo plné výše výnosů. V jiné minulé věci týkající se slučitelné podpory pro konkurenta v železniční nákladní dopravě Komise usoudila, že závazek odprodat aktiva nebo podíly v průběhu plánu restrukturalizace, vedle financování mateřskou společností, je platným zdrojem skutečného vlastního příspěvku, i když nebyl plně realizován nebo chyběli zavázaní kupující ([184]).

(549) Komise však bude při posuzování přiměřenosti podpory na restrukturalizaci pro společnost DB Cargo konzervativně odhlížet od částky výnosů očekávaných z odprodejů nebo prodejů aktiv, které ještě nebyly smluvně sjednány, a aktiv, pro která nejsou určeni dostatečně angažovaní kupci a/nebo u kterých je prodejní cena pouze odhadem. Příslušné náklady, které by měly podle plánu vzniknout ve stejné výši, tudíž bude třeba financovat z očekávaných provozních příjmů z běžného provozu.

(550) Z popisu současného stavu, který poskytly německé orgány, vyplývá, že očekávané příjmy z odprodejů nebo prodejů aktiv, které byly smluvně sjednány, a z prodejů, u kterých byly předloženy závazné nabídky kupujících, činí […] EUR z celkové očekávané částky prodejů ve výši [460–560] milionů EUR (325. bod odůvodnění). Tyto dřívější příjmy, které již byly společnosti DB Cargo vyplaceny nebo k jejichž výplatě brzy dojde, by měly být považovány za skutečné a opravdové příspěvky příjemce.

5.4.3.3.1.3 Faktoring pohledávek ze strany HSBC ([100–140] mil. EUR)

(551) Faktoring pohledávek ve výši [100–140] milionů EUR je schválen […], soukromou bankou vybranou v nabídkovém řízení na základě nejlepší závazné nabídky (257. bod odůvodnění písm. c) a f)). Faktoring pohledávek snižuje a bude snižovat náklady společnosti DB Cargo a zlepší její provozní kapitál a peněžní toky. Vzhledem k tomu, že je poskytován ze zdrojů, které nejsou pod kontrolou německého státu, je faktoring ze strany […] zdrojem skutečného vlastního příspěvku nezahrnujícího podporu.

5.4.3.3.1.4 Převod a hrazení personálních nákladů a nákladů na odstupné ([100–140] mil. EUR)

(552) Náklady spojené se snížením počtu zaměstnanců DB Cargo vyvolaným plánem restrukturalizace budou hrazeny z příspěvku společnosti DB JobService Gmbh (257. bod odůvodnění písm. c) a fg)). Snížení a přerozdělení v rámci skupiny DB bylo příslušnými interními orgány odsouhlaseno pro přesné počty zaměstnanců, a zapojení společnosti DB JobService Gmbh je tudíž určité, definované a přesně vyčíslené. Tento příspěvek je výsledkem uplatňování předem stanovených podnikových pravidel a zásad společnosti DB AG. Rozhodnutí společnosti DB Cargo využívat tuto službu je autonomním rozhodnutím v rámci skupiny a není pravděpodobné, že by se na něm podílel stát nebo že by do něj zasahoval jakožto akcionář společnosti DB AG.

(553) Úloha společnosti DB JobService Gmbh jako interního poskytovatele služeb se navíc podobá úloze agentur pro zprostředkování zaměstnání na trhu práce při přerozdělování propuštěných zaměstnanců. Vnitroskupinová povaha rozsahu, poskytování a hodnoty poskytované služby není překážkou pro to, aby se mělo za to, že služba je poskytována za tržních podmínek, jak by tomu bylo v případě soukromě vlastněné skupiny s podobnou velikostí a činností. Z toho vyplývá, že tento zdroj příspěvku nezahrnuje podporu a je skutečný a opravdový.

5.4.3.3.1.5 Závěr

(554) Prostředky poskytnuté příjemcem a jeho akcionářem a bankou poskytující faktoring lze považovat za prostředky nezahrnující státní podporu. Tyto příspěvky poskytnuté Německem činí 2 291 milionů EUR a převyšují odhadovanou částku restrukturalizační podpory ve výši 1 914 milionů EUR, a představují tak 54 % potřebných finančních prostředků na náklady plánu. Podpora je omezena maximálně do výše ztrát vzniklých v letech 2022, 2023 a plánovaných na rok 2024, a zůstala by tedy přiměřená, pokud by skutečné ztráty vykázané k 31. prosinci 2024, které byly ještě převedeny v rámci uplatňování dohody o převodu zisku a ztrát, zůstaly nižší než výše vlastního příspěvku společnosti DB Cargo.

([184]) Rozhodnutí C(2004) 3955 final ze dne 2. března 2005, body 82 až 87 a 186 až 187.

(555) Tyto příspěvky však musí být rovněž skutečné a opravdové, což neplatí pro celou částku ve výši [460–560] milionů EUR, která by měla vzniknout na základě odprodeje podílů nebo prodeje aktiv během období restrukturalizace. I za velmi konzervativního předpokladu, že by nebylo dosaženo žádných výnosů z prodeje a odprodeje, které musí společnost DB Cargo uskutečnit během období restrukturalizace a pro které zatím neexistují dostatečně angažovaní kupci, by skutečný vlastní příspěvek na náklady ze zbývajících zdrojů financování, které nezahrnují podporu a které jsou v současnosti zajištěny, nadále představoval 50 % celkových nákladů.

(556) Je tedy splněn požadavek uvedený v bodě 64 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, podle něhož je vlastní přispění příjemce zpravidla přiměřené, pokud jeho výše představuje 50 % nákladů na restrukturalizaci a je významná.

5.4.3.3.2 Sdílení nákladů

(557) Podle bodů 65 až 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci může mít státní podpora poskytnutá způsobem, který posiluje kapitálové postavení příjemce, za následek ochranu akcionářů a podřízených věřitelů před důsledky jejich volby investovat do podniku, který je příjemcem podpory, což vytváří morální hazard a oslabuje tržní disciplínu. Podpora na pokrytí ztrát by proto měla být poskytována pouze za podmínek, které zahrnují přiměřené sdílení nákladů ze strany stávajících investorů, a státní zásah by měl být proveden poté, co byly ztráty v plném rozsahu zúčtovány a rozděleny mezi stávající akcionáře a držitele podřízeného dluhu.

(558) Přiměřené sdílení nákladů bude zpravidla znamenat, že stávající akcionáři a v případě potřeby též podřízení věřitelé musí převzít ztráty v plném rozsahu. Podřízení věřitelé by měli k pokrytí ztrát přispět buď konverzí na vlastní kapitál, nebo odpisem jistiny příslušných nástrojů. Stát by měl proto zasahovat teprve tehdy, když ztráty byly v plném rozsahu zúčtovány a rozděleny mezi stávající akcionáře a držitele podřízených dluhových nástrojů. V každém případě by mělo být během období restrukturalizace v rozsahu povoleném právními předpisy zabráněno odlivu hotovosti od příjemce k držitelům vlastního kapitálu nebo podřízených dluhových nástrojů, ledaže následkem toho budou nepřiměřeným způsobem postiženy subjekty, které poskytly nový vlastní kapitál (bod 66 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci).

(559) V bodě 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci je navíc uvedeno, že jakákoli státní podpora, která posiluje kapitálové postavení příjemce, by měla být udělena za podmínek, které státu zajistí přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích příjemce, odpovídající objemu vlastního kapitálu vloženého státem v poměru k ostatnímu vlastnímu kapitálu společnosti po započtení ztrát.

(560) V tomto případě podpora na restrukturalizaci nemotivuje k morálnímu hazardu nebo k nadměrně riskantním pobídkám, z nichž by měli akcionáři nebo věřitelé příjemce prospěch. Ve skutečnosti neexistují žádní podřízení věřitelé, kteří by financovali společnost DB Cargo, neboť veškeré financování společnosti DB Cargo bylo poskytnuto na vnitropodnikovém základě přímo útvarem správy aktiv společnosti DB AG. V tomto okamžiku ztráty společnosti DB Cargo, jejichž vzniku zabránila dohoda o převodu zisku a ztrát, byly a budou pro rok 2024 fakticky absorbovány jediným akcionářem společnosti DB AG prostřednictvím převodu těchto ztrát v rámci provádění dohody o převodu zisku a ztrát ke dni 31. prosince 2022. Společnosti DB AG proto nezůstaly žádné evidované ztráty, které by měla absorbovat nebo které by jí mohly připadnout. Účetní ztráty nebyly zaúčtovány ani absorbovány; fakticky je však již podpořil jediný akcionář společnosti DB Cargo. V důsledku kombinace převodu ztráty, podpory na restrukturalizaci a ukončení dohody o převodu zisku a ztrát k 31. prosinci 2024, jímž se zabraňuje automatickému převodu zisku společnosti DB Cargo na společnost DB AG, je tato podpora na posílení vlastního kapitálu v souladu s bodem 66 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(561) Podpora na restrukturalizaci je rovněž v souladu s bodem 67 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, jelikož když se uváží zlepšení vlastního kapitálu, které podpora přináší tím, že zabraňuje jeho snižování v důsledku čistých ztrát, Německu, které je prostřednictvím společnosti DB AG jediným akcionářem společnosti DB Cargo, poplynou v plné výši všechny potenciální výhody pro akcionáře, které se očekávají vzhledem k výnosům v důsledku provádění plánu restrukturalizace a obnovení dlouhodobé životaschopnosti DB Cargo. Je tomu tak bez ohledu na to, zda budoucí výnosy plynou ve formě budoucích dividend nebo ve formě nerozděleného čistého příjmu vedoucího ke zvýšení vlastního kapitálu a hodnoty nepřímého státního podílu, k jejímuž nárůstu vedly od roku 2022 převody ztrát a která v roce 2024 dále poroste. Z toho vyplývá, že podmínky státního zásahu poskytují Německu prostřednictvím společnosti DB AG přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích společnosti DB Cargo.

5.4.3.3.3 Závěr

(562) Komise proto dospěla k závěru, že podpora na restrukturalizaci je přiměřená a zahrnuje vhodné sdílení nákladů.

5.4.3.4 Zásada „jednou a dost“ a omezení narušení hospodářské soutěže

(563) K zajištění toho, že negativní účinky podpory jsou omezené, aby se zabránilo vzniku nepříznivých účinků na hospodářskou soutěž a obchod a zajistilo se, že celková bilance je kladná ([185]), musí být podpora podnikům v obtížích udělena v souladu se zásadou „jednou a dost“, která tuto podporu omezuje na období deseti let.

(564) Komise povoluje podporu na restrukturalizaci na podporu pouze jedné restrukturalizační operace a případně za předpokladu, že od dřívějšího udělení podpory na restrukturalizaci nebo od doby, kdy plán restrukturalizace skončil nebo byl pozastaven, uběhlo méně než deset let ([186]). Komise povoluje výjimky z tohoto pravidla, pokud podpora na restrukturalizaci navazuje na poskytnutí podpory na záchranu, a tvoří tak součást jediné restrukturalizační operace ([187]).

5.4.3.4.1.1 Zásada „jednou a dost“

(565) Podpora na restrukturalizaci se týká pouze jedné restrukturalizační operace příjemce. Německé orgány potvrdily, že příjemce v minulosti nevyužil žádnou podporu na záchranu nebo restrukturalizaci ani dočasnou podporu na restrukturalizaci a nenáleží k větší skupiny podniků, které by takovou podporu mohly obdržet. Posouzení finanční situace společnosti DB Cargo, v minulosti provedené Komisí, jakož i záznamy Komise o minulých podporách na záchranu nebo restrukturalizaci a o dočasné podpoře na restrukturalizaci toto prohlášení potvrzují. Podpora na restrukturalizaci proto dodržuje zásadu „jednou a dost“.

(566) Podle bodu 74 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci se zásada „jednou a dost“ vztahuje na skupinu v tom smyslu, že pokud obchodní skupina obdržela podporu na záchranu, podporu na restrukturalizaci nebo dočasnou podporu na restrukturalizaci, Komise za normálních okolností nepovolí poskytnutí další podpory na záchranu nebo restrukturalizaci ani samotné skupině, ani žádnému subjektu, který do skupiny náleží, pokud od poskytnutí této podpory nebo skončení období restrukturalizace či přerušení provádění plánu restrukturalizace, podle toho, co nastalo později, neuplyne deset let. Kromě toho musí členské státy prokázat, že pokud podporu na záchranu, podporu na restrukturalizaci nebo dočasnou podporu na restrukturalizaci obdržel subjekt, který náleží k obchodní skupině, avšak skupina jako celek i ostatní subjekty v rámci skupiny zůstávají způsobilé k poskytnutí podpory na záchranu nebo podpory na restrukturalizaci, podpora se skrze skupinu nebo jiné subjekty skupiny nedostane dále k subjektu, který již dříve podporu obdržel.

(567) Pokud jde o skupinu DB, německé orgány potvrdily, že mateřská společnost příjemce a její sesterské společnosti v minulosti nevyužily žádnou podporu na záchranu, podporu na restrukturalizaci nebo dočasnou podporu na restrukturalizaci. Toto prohlášení potvrzují záznamy Komise o podpoře na záchranu, podpoře na restrukturalizaci a dočasné podpoře na restrukturalizaci poskytnuté v předchozí době. Podpora na záchranu tedy dodržuje zásadu „jednou a dost“.

5.4.3.4.1.2 Omezení narušení hospodářské soutěže

(568) Podle bodu 76 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí být v případě poskytnutí podpory na restrukturalizaci přijata opatření k omezení narušování hospodářské soutěže, aby byly co nejvíce minimalizovány nepříznivé účinky na obchodní podmínky a aby kladné účinky převážily nad účinky nepříznivými. Jak je vysvětleno v bodech 87 až 93 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, opatření v oblasti hospodářské soutěže by měla být nastavena a stanovena v poměru k účinkům podpory narušujícím hospodářskou soutěž. Relevantními faktory jsou zejména velikost a povaha podpory a podmínky a okolnosti, za nichž je poskytována, úroveň vlastního přispění a sdílení nákladů a také velikost a relativní význam společnosti DB Cargo na trhu a charakteristiky dotčeného trhu. Opatření k omezení narušení hospodářské soutěže by navíc neměla ohrozit vyhlídky na navrácení životaschopnosti ani by neměla jít na úkor spotřebitelů a hospodářské soutěže.

([185]) Bod 38 písm. f) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
([186]) Body 70 a 71 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.
([187]) Bod 72 písm. a) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(569) Bod 122 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci připomíná, že příjemce musí provést celý plán restrukturalizace a musí splnit i všechny další povinnosti stanovené v rozhodnutí Komise, kterým se podpora schvaluje. Jak je podrobně uvedeno v oddíle 4.1.5, Německo se zavazuje, že společnost DB Cargo zavede následující opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, která se použijí […]: i) prodej podílů (jak je popsáno v oddíle 4.1.5.1.2), ii) zákaz propagace přijaté státní podpory (viz 301. bod odůvodnění), iii) zákaz nabývání (viz oddíl 4.1.5.1.1), iv) závazek externě zajišťovat určité objemy produkce (viz oddíl 4.1.5.2), v) závazek omezit objem produkce společnosti DB Cargo (viz oddíl 4.1.5.3) a vi) prodej lokomotiv (viz oddíl 4.1.5.4). Společnost DB Cargo by proto měla z vlastního podnětu příslušná opatření důsledně a včas provést.

(570) Při posuzování správného nastavení těchto opatření je třeba vzít v úvahu dopad podpory na restrukturalizaci společnosti DB Cargo na hospodářskou soutěž s ohledem na úroveň vlastního příspěvku a sdílení nákladů dosaženou v tomto případě. Pokud jde o vlastní přispění, povaha a výše různých zdrojů a nástrojů podporují závěr, že podpora je přiměřená, a zároveň prokazují důvěru současného akcionáře v pokračování činnosti společnosti DB Cargo, dojde-li k její restrukturalizaci. Dále bylo zajištěno přiměřené sdílení nákladů, neboť stávající akcionář absorbuje ztráty společnosti DB Cargo (včetně opatření podpory), společnost DB Cargo nemá žádný podřízený dluh a stát má prostřednictvím společnosti DB AG nárok na přiměřený podíl na budoucích kapitálových ziscích společnosti DB Cargo.

(571) Pokud jde o výši a povahu podpory (bod 88 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci), Komise konstatuje, že ztráty převedené v rámci dohody o převodu zisku a ztrát od roku 2022 činí celkem přibližně 1 914 milionů EUR (viz Table). Přestože jsou ztráty v roce 2024 celkově značné a dosahují […] očekávaných ročních příjmů společnosti DB Cargo (viz tabulka 21 v 282. bodě odůvodnění), při samostatném porovnání každoročně převáděných ztrát s ročními příjmy v daném roce (tabulka 21 v 282. bodě odůvodnění) nebo s celkovými aktivy (tabulka 22) jejich významnost klesá: v roce 2022 se jedná o […] % příjmů, v roce 2023 o […] % a v roce 2024 o […] %, a stejně je tomu i v případě celkových aktiv ([…] % v roce 2022, […] % v roce 2023 a […] % v roce 2024. Zohlední-li se rovněž podíl železniční nákladní dopravy na celkovém trhu nákladní dopravy v Německu (tabulka 31), nebo dokonce velikost trhu železniční nákladní dopravy v Německu, který podle odhadů v roce 2022 vytváří příjmy ve výši přibližně 6,3 miliardy EUR a oproti roku 2021 vzroste (jak uvádí Figure 10), výše podpory se nezdá být nadměrná.

Obrázek 10

Vývoj příjmů na německém železničním trhu v miliardách EUR (železniční nákladní doprava vyznačena šedou barvou / v horní části sloupců)

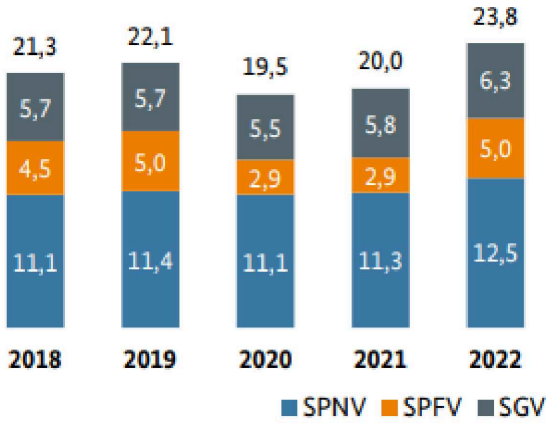


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Zdroj: *Spolková agentura pro sítě (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023,* Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), *naposledy navštíveno 10. října 2024).*

(572) Komise konstatuje, že společnost DB Cargo poskytuje přibližně 8,5 % služeb nákladní dopravy, které jsou poskytovány v Německu (v roce 2022, přičemž v předchozích letech byl tento podíl podobný a pohyboval se kolem 10 % nebo pod touto úrovní). V případě užší hospodářské činnosti v oblasti železniční nákladní dopravy je její podíl na trhu v Německu, jsou-li všechny segmenty kombinované silniční/železniční dopravy jednovozových nákladních zásilek a ucelených vlaků posuzovány společně, významnější a v roce 2022 se bude pohybovat kolem 43 %. Podíl společnosti DB Cargo v oblasti železniční nákladní dopravy však neustále klesá, přičemž ostatní poskytovatelé služeb získávají větší podíly (26. bod odůvodnění). Kromě toho, pokud vezmeme v úvahu širší zeměpisný rozsah činností v železniční nákladní dopravě na vnitřním trhu, společnost DB Cargo poskytuje služby nákladní dopravy v řadě dalších členských států a má v těchto zemích tržní podíl v rozmezí od […] % do […] %. Celkově však, jak uvádí Figure 2, má společnost DB Cargo podíl na trhu přibližně 22 % a tento podíl v posledních letech neustále klesá, čímž dochází ke zhoršení postavení společnosti DB Cargo na trhu. Kromě Německa dosahuje společnost DB Cargo významných tržních podílů pouze ve dvou dalších členských státech, a to […] (viz 26. a 27. bod odůvodnění) a Table 2 Table 2 a 12). Vezmou-li se v úvahu různé segmenty činnosti (kombinovaná silniční/železniční přeprava jednovozových nákladních zásilek a přeprava ucelenými vlaky), má společnost DB Cargo na trhu jednovozových nákladních zásilek v Německu téměř monopolní postavení, zatímco v segmentech ucelených vlaků a kombinované dopravy má na trhu významné podíly v rozmezí od […] % do […] % (viz tabulka 3). Podle zprávy Spolkové agentury pro sítě držela společnost DB Cargo v roce 2023 na poměrně diverzifikovaném celkovém trhu železniční nákladní dopravy v Německu, tedy i v segmentu jednovozových nákladních zásilek, podíl ve výši pouhých 39,3 %, přičemž v tomto segmentu většina velkého počtu poskytovatelů služeb železniční nákladní dopravy nepůsobí (tabulka 3).

Obrázek 11

Trh železniční nákladní dopravy v Německu v roce 2023

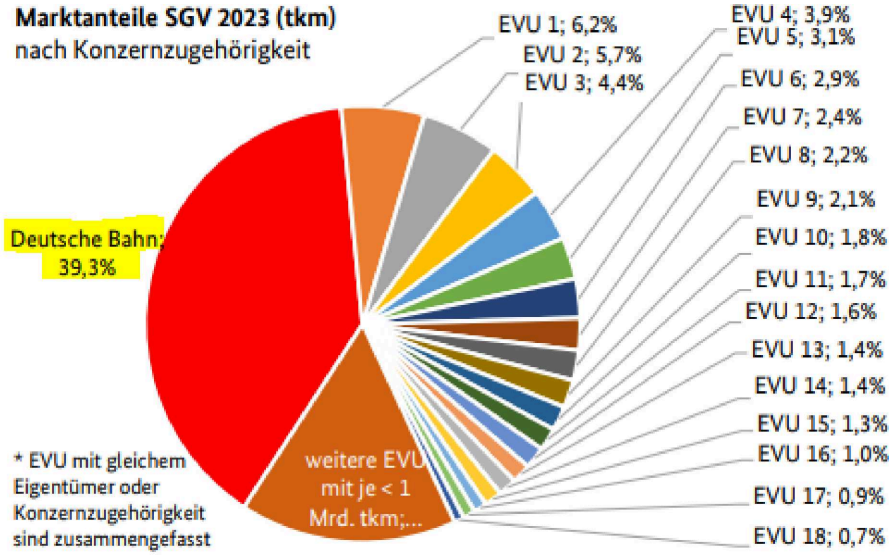


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Zdroj: *Spolková agentura pro sítě (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), naposledy navštíveno 10. října 2024).*

(573) S ohledem na výši a povahu podpory, úroveň vlastního příspěvku a sdílení nákladů a postavení společnosti DB Cargo na trhu (viz 570. až 572. bod odůvodnění) Komise posoudí vhodnost opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, která navrhlo Německo.

5.4.3.4.1.2.1 Strukturální opatření

Prodej podílů

(574) Prodej podílů popsaný v bodě 305 a následujících odůvodnění se týká odprodeje obchodních podílů v životaschopných podnicích za předpokladu pokračování v činnosti. Odprodej v […] se konkrétně týká odprodeje dceřiných společností nepřímo kontrolovaných společností DB Cargo (viz 324. bod odůvodnění). Jak dokládá Německo, společnosti byly v minulosti ziskové (viz Table 30), a proto by odchod skupiny DB Cargo okamžitě otevřel nové příležitosti pro konkurenty, jak ukazuje zájem, který již projevili potenciální kupci (viz 325. bod odůvodnění). Komise konstatuje, že odprodej se netýká pouze Německa ([…]), ale také […], kde má skupina DB Cargo významný podíl na trhu.

(575) Kromě toho se odprodej více než […] týká podniků, které byly v minulosti ziskové, jak uvádí Table .

(576) Pokud jde o odprodej […], v současné době probíhá proces hloubkové kontroly (viz 325. bod odůvodnění písm. c)), a zájem o tato aktiva tedy znamená potenciální příležitosti pro konkurenty skupiny DB Cargo. Také tento odprodej se týká životaschopných podniků, i když […] v roce 2023 dosáhla ztráty.

(577) Pokud by navíc závazek nebyl plně proveden do 31. prosince 2026, bude na Komisi, aby posoudila, zda zavedené alternativy mají srovnatelný rozsah a dopad.

Prodej lokomotiv

(578) Kromě prodeje podílů plánuje společnost DB Cargo, jak je popsáno v 318. bodě odůvodnění, také odprodej značného počtu lokomotiv. Prodej lokomotiv se týká nejvýše […] lokomotiv, což je značný objem.

(579) V tomto ohledu odprodej lokomotiv snižuje kapacitu a schopnost společnosti DB Cargo poskytovat služby nákladní dopravy, a má proto negativní dopad na konkurenceschopnost společnosti DB Cargo. Lokomotivy budou navíc prodány konkurentům, čímž se zvýší jejich konkurenceschopnost vůči společnosti DB Cargo. Komise rovněž poznamenává, že dotčené lokomotivy se používají v segmentech ucelených vlaků a kombinované dopravy, tedy ve dvou segmentech, v nichž společnost DB Cargo čelí silnější konkurenci.

(580) Plánované provádění a postupné zavádění tohoto opatření, k němuž se Německo zavázalo, nezpochybňuje kladné posouzení jeho účinnosti. Jsou zejména stanoveny záruky, že společnost DB Cargo v důsledku povinnosti realizovat prodej ve stanovené lhůtě, tj. do roku 2026, nebude nucena k tomu, aby ztráta tržní hodnoty lokomotiv dosáhla o více než […] %. Nucený prodej za cenu nižší než tržní hodnota by nepřiměřeně snížil vlastní zdroje společnosti DB Cargo, které má k dispozici a které by byly cenné zejména v pesimistickém scénáři, jak je znázorněno. Pokud by navíc prodej lokomotiv nebyl do té doby plně proveden, bude na Komisi, aby posoudila, zda zavedené alternativy mají srovnatelný rozsah a dopad.

5.4.3.4.1.2.2 Opatření týkající se změn v jednání

Limitování objemu produkce

(581) Jak je popsáno v 317. bodě odůvodnění, společnost DB Cargo nepřekročí určité objemy produkce. Komise konstatuje, že tento závazek do konce období restrukturalizace, tj. 31. prosince 2026, ve skutečnosti znamená snížení objemu produkce o přibližně […] % ve srovnání s produkcí služeb poskytovaných společností DB Cargo v roce 2022. Toto snížení produkce v zeměpisné oblasti, kde společnost DB Cargo nejvíce působí, je významné v absolutním vyjádření a tím spíše v relativním vyjádření. Společnost DB Cargo očekává, že v nadcházejících letech trh poroste (viz 279. bod odůvodnění). Podle očekávaného scénáře rostoucí poptávky na trhu bude zastropování objemu společnosti DB Cargo rovněž výrazněji snižovat přítomnost DB Cargo na trhu než při stagnující či klesající poptávce. Toto snížení objemů bude mít pravděpodobně zpožděné účinky i po skončení období restrukturalizace, což zvýší nebo urychlí pozorovaný a pravidelný každoroční pokles podílu společnosti DB Cargo na celkovém objemu služeb železniční nákladní dopravy poskytovaných v Německu.

Externí zajišťování objemů produkce

(582) Kromě zastropování objemu bude společnost DB Cargo rovněž zadávat přepravu třetím subjektům (viz 314. bod odůvodnění). I když toto opatření samo o sobě neovlivní přítomnost společnosti DB Cargo na trhu v nominálním vyjádření, neboť produkci bude zadávat samotná společnost DB Cargo, která bude nadále udržovat smlouvy se zákazníky, poskytne konkurentům příležitost rozšířit svou současnou činnost a zvýší konkurenci v budoucnu. Důvodem je skutečnost, že externí zajišťování bude mít negativní dopad na využití kapacity společnosti DB Cargo, nedojde-li k jejímu snížení. Kromě dodatečných příjmů z poskytovaných služeb mohou navíc vzniknout příležitosti pro konkurenty, kteří poskytují plnění na základě smluv o externím zajišťování, v případě, že jsou klienti s poskytovanými službami spokojeni.

Zákaz propagace a zákaz nabývání

(583) Rozšíření činnosti společnosti DB Cargo bude dále negativně dotčeno zákazem akvizic, který společnosti ukládá, aby se během období restrukturalizace zdržela nabývání podílů v jakékoli společnosti, s výjimkou případů, kdy je to nezbytné k zajištění dlouhodobé životaschopnosti společnosti DB Cargo (302. bod odůvodnění). Německo nepředložilo žádnou plánovanou akvizici, která by v této fázi splňovala podmínku týkající se nezbytnosti. Akvizice, které Německo považuje za nezbytné pro zajištění budoucí dlouhodobé životaschopnosti společnosti DB Cargo, bude muset oznámit Komisi a řádně je odůvodnit, přičemž se zdrží jejich provádění, dokud Komise nepotvrdí, že akvizice je nezbytná pro podporu dlouhodobé životaschopnosti společnosti DB Cargo.

(584) Vzhledem k tomu, že společnost DB Cargo bude až do konce plánu restrukturalizace snižovat svou produkci, zadávat služby externím dodavatelům a bude dále omezena v růstu prostřednictvím externích akvizic konkurentů nebo dodavatelů produktů či služeb, které doplňují její vlastní produkty či služby, opatření v oblasti hospodářské soutěže zajišťují, že společnost DB Cargo nezíská zpět svůj podíl na trhu prostřednictvím akvizic, nebude podstupovat zbytečná rizika a soustředí zdroje na dokončení své restrukturalizace. Společnost DB Cargo tak na rozdíl od konkurentů nebude moci expandovat prostřednictvím akvizic, které by nepřímo umožnila restrukturalizační podpora.

(585) Společnost DB Cargo se konečně rovněž zdrží propagace státní podpory jako konkurenční výhody při uvádění produktů a služeb na trh (301. bod odůvodnění).

(586) Komise se proto domnívá, že opatření k omezení narušení hospodářské soutěže navržená Německem jsou vhodná k omezení negativních účinků podpory na restrukturalizaci.

5.4.3.5 Podpora poskytnutá společnosti DB Cargo nebo jejím dceřiným společnostem během období restrukturalizace

(587) Podle bodů 127 až 130 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci může poskytnutí jakékoli jiné podpory v období restrukturalizace, i když je v souladu s již schváleným režimem, ovlivnit rozhodnutí Komise týkající se nezbytného rozsahu opatření k omezení narušování hospodářské soutěže. Komise musí tuto podporu zohlednit při posuzování podpory na restrukturalizaci a musí zajistit, aby taková jiná podpora neobcházela požadavky pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

(588) Německo uvedlo podporu, která byla příjemci poskytnuta nebo jejíž poskytnutí je plánováno během období restrukturalizace, a informovalo, že společnost DB Cargo obdrží nebo by měla obdržet podporu do konce období restrukturalizace v rámci 29 režimů platných od roku 2019, ať už obecně platných pro železniční odvětví, nebo specifických pro železniční nákladní dopravu, a to od dvanácti členských států, konkrétně Francie, Itálie, Rakouska, Nizozemska, Švédska, Belgie, Česka, Německa, Polska, Maďarska, Španělska a Dánska. Skutečné nebo očekávané částky činí 337,7 milionu EUR (2023), 340 milionů EUR (2024), 502,9 milionu EUR (2025) a 502,5 milionu EUR (2026).

(589) Komise je přesvědčena, že jednotlivé podpory, které jsou poskytované nebo plánované dvanácti členskými státy ve prospěch příjemce, se týkají zejména snížení nákladů na energii nebo poplatků za přístup k trati nebo podpory železniční nákladní dopravy, která je obecně dostupná ostatním poskytovatelům služeb nákladní dopravy, avšak s výjimkou silniční dopravy. Taková individuální podpora není právně ani fakticky podporou *ad hoc*. Vzhledem ke koncipování a historickému pozadí nástroje podpory na restrukturalizaci v podobě dohody o převodu zisku a ztrát, jakož i k časové posloupnosti a zeměpisné rozmanitosti dotčených režimů není zřejmé, že by cílem nebo důsledkem dotyčné jednotlivé podpory, která je poskytována nebo plánována tolika různými členskými státy, bylo obcházení požadavků uvedených v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci, zejména umělé snížení částky podpory na restrukturalizaci týkající se plánu. Za okolností tohoto případu proto není vhodné považovat další opatření k omezení narušení hospodářské soutěže v dotčených členských státech za vhodná.

(590) Jak je uvedeno v oddíle 5.4.2.1, dekarbonizace nákladní dopravy má pro Zelenou dohodu Unie zásadní význam a služby, které společnost DB Cargo poskytuje, jsou ve srovnání se silniční nákladní dopravou nákladními vozidly z podstaty věci nevýhodné. Těchto 29 režimů tato nákladová znevýhodnění částečně řeší a jsou v zásadě dostupné pro provozovatele železniční nákladní dopravy, kteří splňují požadované podmínky způsobilosti. V tomto ohledu si společnost DB Cargo zachová pevnou kapitálovou pozici po celou dobu trvání plánu restrukturalizace a za předpokladu, že bude tento plán řádně a včas proveden, Komise nemá námitky proti tomu, aby společnost DB Cargo nadále využívala dotyčné režimy, přičemž tím není dotčeno splnění příslušných podmínek, které musí posoudit dotčené členské státy.

(591) Komise žádá Německo, aby v souladu s bodem 130 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci informovalo o všech budoucích podporách, které budou příjemci poskytnuty během období restrukturalizace, včetně podpor poskytnutých v souladu se schváleným režimem, kromě jednotlivých podpor, o nichž Německo informovalo Komisi, jak je uvedeno v 588. bodě odůvodnění.

5.4.3.6 Transparentnost

(592) Podle bodu 38 písm. g) pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci musí mít členské státy, Komise, hospodářské subjekty a veřejnost snadný přístup ke všem relevantním aktům a příslušným informacím o udělené podpoře. To znamená, že Německo musí dodržovat ustanovení o transparentnosti stanovená v bodě 96 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci. Komise konstatuje, že Německo se zavazuje tyto závazky dodržovat. Příslušné informace budou k dispozici na těchto internetových stránkách:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency

(593) Komise považuje za nezbytné, aby Německo předkládalo pravidelné zprávy o provádění plánu restrukturalizace, a to každých šest měsíců od data přijetí tohoto rozhodnutí až do konce období restrukturalizace. V těchto zprávách budou zejména uvedena data a částky skutečného vyplacení finančních prostředků, které byly přiděleny jako podpora na restrukturalizaci nebo jako vlastní příspěvky, případná plánovaná budoucí podpora poskytnutá příjemci nebo jeho dceřiným společnostem, včetně schválených režimů, stav provádění opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, případné odchylky od finančního nebo provozního vývoje plánu restrukturalizace, omezení nákladů a snížení nákladů a zisků dosažených v rámci restrukturalizačních opatření a případně nápravná opatření, která Německo, společnost DB AG nebo příjemce v rámci svých pravomocí plánují nebo přijali. Povinnost Německa předkládat tyto zprávy je stanovena v článku 4 tohoto rozhodnutí.

(594) Komise dále připomíná Německu jeho povinnost předkládat Komisi výroční zprávy podle bodu 131 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci a podávat zprávy o všech podporách poskytnutých společnosti DB Cargo nebo jejím dceřiným společnostem v rámci vnitřního trhu během období restrukturalizace, včetně podpor poskytnutých v souladu se schváleným režimem podle bodu 129 pokynů pro podporu na záchranu a restrukturalizaci.

5.4.4 *Vyvažování pozitivních a negativních účinků*

(595) Pečlivě navržené opatření státní podpory musí zajistit, že je celková vyváženost účinků opatření kladná, a to tím, že zabrání tomu, aby podmínky obchodu měnily v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

(596) V pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci Komise stanovila kritéria, která přezkoumává při posuzování slučitelnosti podpory na restrukturalizaci s vnitřním trhem a která zajišťují, že rozvoj dané hospodářské činnosti nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Jak je vysvětleno v pododdílech 5.4.3.1, 5.4.3.2 a 5.4.3.3, podpora na restrukturalizaci má motivační účinek a je nezbytná, vhodná a přiměřená. Kromě toho existují dostatečná opatření k omezení narušení hospodářské soutěže, včetně transparentnosti (pododdíly 5.4.3.4 a 5.4.3.6) a vhodných opatření v oblasti hospodářské soutěže snižujících negativní účinky podpory na restrukturalizaci (pododdíl 5.4.3.4).

(597) Proto pozitivní účinek podpory na restrukturalizaci na rozvoj dané hospodářské činnosti převyšuje případné negativní účinky na hospodářskou soutěž a obchod, které je tak nemění v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.

6. **ZÁVĚR**

(598) Komise zjistila, že Německo protiprávně zavedlo dotčenou podporu v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU. Na základě výše uvedených zjištění však Komise dospěla k závěru, že podpora na restrukturalizaci splňuje podmínky slučitelnosti s vnitřním trhem stanovené v pokynech pro podporu na záchranu a restrukturalizaci za předpokladu, že společnost DB Cargo plně provede opatření stanovená v plánu restrukturalizace a/nebo opatření, ke kterým se Německo zavázalo. Podpora usnadňuje rozvoj hospodářské činnosti a neovlivňuje nepříznivě podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem. Podpora je tudíž slučitelná s vnitřním trhem v souladu s čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Opatření spočívající v poskytování vnitroskupinových služeb společnosti Deutsche Bahn společnosti DB Cargo AG, poskytování úvěrového financování útvarem správy aktiv společnosti Deutsche Bahn společnosti DB Cargo AG, částečném hrazení odměn úředníků zaměstnaných společností DB Cargo AG a převodu ročních ztrát společnosti DB Cargo AG do 31. prosince 2021 na základě dohody o převodu zisku a ztrát uzavřené mezi společnostmi Deutsche Bahn AG a DB Cargo AG dne 25. října 2012, s prodlužovanou platností, nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“).

Článek 2

1. Převod ročních ztrát společnosti DB Cargo AG na společnost Deutsche Bahn AG v období od 1. ledna 2022 do 31. prosince 2024 podle prodloužené dohody o převodu zisku a ztrát uzavřené dne 25. října 2012 mezi společnostmi Deutsche Bahn AG a DB Cargo AG představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Podpora byla poskytnuta v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU.

2. Podpora uvedená v odstavci 1 je slučitelná s vnitřním trhem ve smyslu čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU za podmínek stanovených v článku 3 tohoto rozhodnutí a při dodržení povinností stanovených v článku 4 tohoto rozhodnutí.

Článek 3

Německo zajistí, že společnost DB Cargo AG nebo případně společnost Deutsche Bahn AG v rámci časových plánů uvedených v plánu restrukturalizace, nebo případně nejpozději do konce období restrukturalizace dne 31. prosince 2026, plně provede opatření zahrnutá v plánu restrukturalizace společnosti DB Cargo AG, jakož i související opatření omezující narušení hospodářské soutěže.

Článek 4

Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Německo Komisi informace o opatřeních plánovaných nebo přijatých k dosažení souladu s tímto rozhodnutím.

Německo by tudíž mělo Komisi předkládat pravidelné zprávy o provádění plánu restrukturalizace každých šest měsíců až do konce období restrukturalizace dne 31. prosince 2026. V těchto zprávách by měla být uvedena zejména data skutečného vyplacení finančních prostředků přislíbených jako vlastní příspěvek příjemce, veškerá plánovaná budoucí podpora poskytnutá společnosti DB Cargo AG nebo jejím dceřiným společnostem, a to i v rámci schválených režimů, stav plnění podmínek uvedených v tomto rozhodnutí, případné odchylky od finančních nebo provozních trajektorií plánu restrukturalizace, omezování a snižování nákladů a zvýšení zisku dosažené prostřednictvím provozních restrukturalizačních opatření a nápravná opatření plánovaná nebo přijatá Německem, případně společností DB Cargo AG nebo společností Deutsche Bahn AG.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 29. listopadu 2024.

Za Komisi
Margrethe VESTAGER
výkonná místopředsedkyně