2025/1167

30.6.2025

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2025/1167

af 29. november 2024

om Tysklands statsstøtte SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) til fordel for DB Cargo

(meddelt under nummer C(2024) 8610)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

under henvisning til Kommissionens afgørelse om at indlede proceduren i henhold til artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde vedrørende de foranstaltninger, der er omhandlet i støttesag SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) ([1]),

efter at have givet interesserede parter en frist til at fremsætte deres bemærkninger i henhold til ovennævnte bestemmelser ([2]), under henvisning til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Den 19. april 2018 modtog Kommissionen en klage vedrørende påstået statsstøtte til DB Cargo Aktiengesellschaft (»DB Cargo«) ([3]).

(2) Ved skrivelse af 31. januar 2022 (»åbningsafgørelsen«) meddelte Kommissionen efter forskellige bemærkninger fra klageren og Tyskland, der er beskrevet deri, navnlig efter at have fremsendt klagen med en første anmodning om oplysninger den 20. september 2018, Tyskland, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) med hensyn til fire foranstaltninger til fordel for DB Cargo.

(3) Åbningsafgørelsen blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 19. august 2022 ([4]). Kommissionen opfordrede de tyske myndigheder og interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til åbningsafgørelsen inden for en måned.

(4) De tyske myndigheder fremsendte deres bemærkninger til åbningsafgørelsen til Kommissionen ved brev af 21. april 2022. Desuden fremsendte Tyskland yderligere bemærkninger og oplysninger den 17. maj, 8. juni, 25. juli, 28. august, 26. september og 23. oktober 2023. I 2024 indgav Tyskland yderligere oplysninger den 13. marts, den 10. juni og den 1. juli.

([1]) Kommissionens afgørelse C(2022)639 final af 31. januar 2022 i sag SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) — Tyskland — Påståede statsstøtteforanstaltninger til fordel for DB Cargo.
([2]) EUT C 316 af 19.8.2022, s. 20.
([3]) Klagerens identitet er fortrolig.
([4]) Jf. fodnote 1.

(5) Den 19. september 2022 modtog Kommissionen bemærkninger fra European Rail Freight Association (ERFA), en europæisk organisation, der repræsenterer private og uafhængige jernbanegodsvirksomheders interesser, og fra klageren. Den 18. november 2022 fremsendte Kommissionen bemærkningerne fra de interesserede parter til de tyske myndigheder og opfordrede myndighederne til at fremsætte deres bemærkninger, hvilket de gjorde ved brev af 18. januar 2023.

(6) Kommissionen anmodede Tyskland om yderligere oplysninger og præciseringer ved brev af 26. juli 2022, som Tyskland besvarede ved brev af 26. september 2022. Kommissionen anmodede Tyskland om yderligere oplysninger ved brev af 1. august og 27. september 2023 (som Tyskland besvarede ved brev af 31. oktober og 9. november 2023). Kommissionen fremsatte også anmodninger ved brev af 15. maj 2024, 5. september 2024 og 17. november 2024, som Tyskland besvarede ved brev af 10. juni, 5. og 27. september samt 1., 21., 22., 23. og 25. november 2024.

(7) Kommissionens tjenestegrene mødtes med de tyske myndigheder, bl.a. på følgende datoer i 2023: 24. februar, 19. april, 12. maj, 30. juni, 28. juli, 18. august, 29. august, 21. september, 21. november og 20. december og på følgende datoer i 2024: 13. marts, 30. april, 13. juni, 5. juli, 11. juli, 12., 19. september og 19. og 25. november.

(8) Ved brev af 21. november 2024 indvilligede Forbundsrepublikken Tysklands regering undtagelsesvis i at give afkald på sine rettigheder i henhold til artikel 342 i TEUF sammenholdt med artikel 3 i forordning (EF) nr. 1/1958 og i at få denne afgørelse vedtaget og meddelt på engelsk i henhold til traktatens artikel 297.

2. DETALJERET BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE

2.1. DB Cargo: virksomhedens historie, struktur og virksomhedsregler

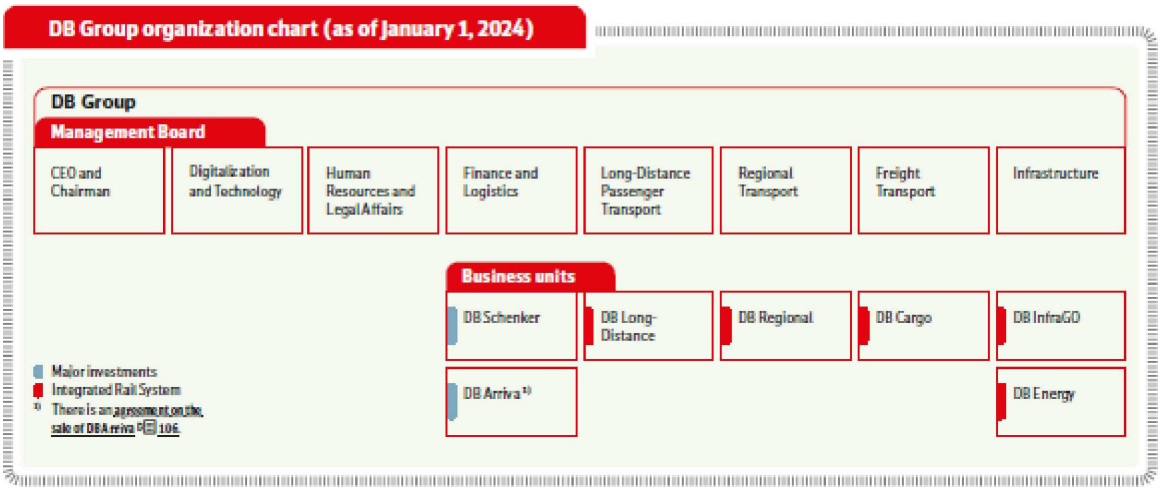
(9) DB Cargo er en operatør af jernbanegodstransport med hovedsæde i Mainz, Tyskland. Virksomheden leverer jernbanegodstransport i 17 lande, herunder medlemsstaterne. DB Cargo selv opererer på det indre marked gennem indenlandske datterselskaber, f.eks. TFG Transfracht GmbH, samt internationale datterselskaber, herunder i andre medlemsstater, f.eks. DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A. eller Transfesa Logistics, S.A. (Spanien) (i det følgende under ét benævnt »DB Cargo Group«) ([5]).

(10) DB Cargo er et datterselskab af Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (»DB AG«). DB AG er et holdingselskab og moderselskab for en række indenlandske og internationale datterselskaber, herunder DB Cargo (DB AG og alle de selskaber, der ejes af DB AG, benævnes i det følgende »DB-koncernen«). DB-koncernen beskæftiger sig med national og international gods- og passagertransport, logistik og hjælpetjenester inden for jernbanetransport. Figur 1 viser en forenklet afbildning af DB-koncernens forskellige aktiviteter.

([5]) Med hensyn til foranstaltning 1 (se afsnit 39) er beregningsgrundlaget for resultatoverførslen ifølge oplysninger fra Tyskland »Ergebnis nach Steuern« (overskud efter skat) for DB Cargo AG. DB Cargo AG's overskud efter skat omfatter også de indenlandske datterselskabers overskud efter skat. Bortset fra DB Cargo AG er følgende indenlandske datterselskaber taget i betragtning:
— 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.

Figur 1

DB-koncernens organisation



Kilde: *Deutsche Bahns integrerede årsrapport 2023*.

(11) DB AG har siden sin oprettelse i 1994 været fuldt ejet af den tyske forbundsstat (»Bund«). DB AG har bl.a. kontrolleret DB-koncernens jernbanegodsvirksomhed. DB AG havde i årenes løb en aktiepost i det selskab, der drev jernbanegodstransport, som varierede mellem 92 % og 100 %. DB AG har siden 2011 ejet 100 % af det selskab, der driver jernbanegodstransport. Jernbanegodsvirksomhedens organisation og placering inden for DB-koncernens struktur har ændret sig over tid.

(12) I den undersøgte periode (fra den 1. januar 2012 for foranstaltning 1 og fra den 20. september 2008 for foranstaltning 2-4), som beskrevet i afsnit 2.3, er DB AG's jernbanegodsvirksomhed blevet drevet af flere enheder. Medmindre andet er angivet, betegner udtrykket »DB Cargo« for nemheds skyld den enhed, der tilhører DB-koncernen, og som driver denne koncerns jernbanegodsvirksomhed:

a) fra den 1. september 2003 til den 15. februar 2009 var den enhed, der drev jernbanegodstransport, registreret under virksomhedsnavnet Railion Deutschland AG

b) fra den 16. februar 2009 til den 29. oktober 2012 var den enhed, der drev jernbanegodstransport, registreret under virksomhedsnavnet DB Schenker Rail Deutschland AG

c) den 30. oktober 2012 blev virksomhedsnavnet ændret til DB Schenker Rail AG

d) siden den 1. marts 2016 har jernbanegodsvirksomheden været drevet under virksomhedsnavnet DB Cargo.

(13) DB Cargo har været et direkte og helejet datterselskab af DB AG siden 2016. Inden da var DB Cargo pr. 1. januar 2012 et direkte datterselskab af DB Mobility Logistics AG (»DB ML«). Før 2012 og siden 2003 var DB Cargo et indirekte datterselskab af DB ML. DB ML var direkte helejet af DB AG, mens aktieposten i jernbanegodstransport-selskabet som beskrevet i betragtning 11 var på mindst 92 %. DB Cargo har således siden 2011 været indirekte helejet af DB AG, mens DB AG før 2011 havde en indirekte andel på mindst 92 % i DB Cargo.

(14) Indtil den 31. december 2015 var DB ML ansvarlig for forskellige tjenester, som DB-koncernen tilbød, navnlig DB-koncernens jernbanetransportaktiviteter (passagerer og gods). DB Cargo (som indtil den 29. februar 2016 var registreret som DB Schenker Rail AG) var et helejet datterselskab af DB ML sammen med andre datterselskaber, f.eks. de to datterselskaber med aktiviteter inden for passagertransport med jernbane DB Regio AG og DB Fernverkehr AG. Den 26. august 2016 blev DB ML fusioneret med DB AG. Som følge heraf blev DB Cargo, DB Regio AG og DB Fernverkehr AG direkte datterselskaber af DB AG. Fusionsaftalen blev indgået mellem DB AG og DB ML og efterfølgende godkendt af de to selskabers generalforsamlinger den 15. juli 2016. Fusionsaftalen havde tilbagevirkende kraft fra den 1. januar 2016.

(15) DB AG, siden dets oprettelse i 1994, og DB Cargo, siden 2009, er registreret som *Aktiengesellschaften* (»AG«), dvs. aktieselskaber i henhold til tysk selskabsret. Det samme gjorde sig gældende for DB ML i den periode, hvor selskabet eksisterede. *Aktiengesellschaften* er navnlig reguleret ved den tyske aktieselskabslov (*Aktiengesetz* — AktG). I et AG er aktionærerne repræsenteret på generalforsamlingen (*Hauptversammlung*). Generalforsamlingen vælger aktionærrepræsentanterne til tilsynsrådet (*Aufsichtsrat*). Medarbejderrepræsentanter vælges i overensstemmelse med den tyske medbestemmelseslov (*Mitbestimmungsgesetz* — MitbestG). Tilsynsrådet vælger medlemmerne af bestyrelsen (*Vorstand*), der er ansvarlig for forvaltningen af AG'et. Bestyrelsens medlemmer vælges af tilsynsrådet i overensstemmelse med den lovgivning, der gælder for *Aktiengesellschaften*, men bestyrelsen i et *Aktiengesellschaft* er uafhængig af tilsynsrådet og generalforsamlingen i den forstand, at sidstnævnte i princippet ikke kan udstede instrukser til bestyrelsen ([6]).

(16) I tabel 1 vises DB-koncernens indtægter samt DB Cargo-koncernens og DB Cargos indtægter hver for sig for den undersøgte periode.

Tabel 1

DB-koncernens og DB Cargos indtægter 2012-2023 ([7])

(i mio. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
DB-koncernen	39 296	39 107	39 728	40 403	40 557	42 693	44 065	44 430	39 901	47 075	52 085	45 191
DB Cargo-koncernen	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

Kilde: *DB-koncernens integrerede rapporter og DB Cargos årsregnskab*.

(17) For så vidt angår beslutningsprocessen i DB-koncernen, gælder forretningsordenen (»Geschäftsordnung«) for DB AG's bestyrelse, som forbeholder beslutninger vedrørende den kortsigtede såvel som den mellemfristede planlægning og de langsigtede strategiske mål til sin bestyrelse. Bestyrelsen træffer endvidere beslutning om udstedelse, ændring og ophævelse af koncernretningslinjer. Med hensyn til konkrete, individuelle foranstaltninger kræves det også, at bestyrelsen træffer beslutninger, selv om de vedrører datterselskaber eller associerede selskaber, for så vidt angår ([8]):

a) start og ophør af nøgleaktivitetsområder, grundlæggende ændringer i selskabets organisation og indgåelse, ændring og annullering af virksomhedsaftaler ([9])

b) etablering af virksomheder, erhvervelse, salg og ændring af kapitalandele (herunder konverterings- og kapitalforanstaltninger) til en værdi af 10 mio. EUR eller derover, med undtagelse af foranstaltninger inden for koncernen

c) erhvervelse, salg, behæftelse og anden afhændelse af fast ejendom og andre ejendomsrettigheder til en værdi af 10 mio. EUR eller derover, hvorved udstedelse af pant i fast ejendom er udelukket

d) udstedelse af værdipapirer, optagelse af lån og ydelse af lån, ekskl. låntagning uden for koncernen med en løbetid på under et år og ydelse og optagelse af lån inden for koncernen

([6]) Dette følger af § 76, stk. 1, i *Aktiengesetz*.

([7]) Tallene for DB-koncernen og DB Cargo-koncernen er baseret på IFRS-regnskabsstandarderne. DB Cargos særskilte indtægter er imidlertid baseret på de regnskabsstandarder, der er fastsat i den tyske handelslov (*Handelsgesetzbuch — HGB*). Disse tal er derfor ikke fuldt ud sammenlignelige.

([8]) Listen over individuelle foranstaltninger, som kræver bestyrelsens godkendelse, har ikke ændret sig siden 2010. Før den udgave var de beløbsmæssige tærskler i litra b), c), e) og f) lavere.

([9]) Ved »virksomhedsaftaler« (»Unternehmensverträge«) forstås aftaler, der er omfattet af §§ 291 ff. AktG, som omfatter kontrolaftaler og overskudsoverførselsaftaler.

e) accept og ydelse af garantier og sikkerhedsstillelser uden for normale forretningsaktiviteter, accept og ydelse af garantier og sikkerhedsstillelser inden for rammerne af normale forretningsaktiviteter med et beløb på 10 mio. EUR eller derover

f) godkendelse af investerings-, udgifts-, leje- og leasingprojekter, der indgår i virksomhedsplanlægningen, med et beløb på 250 mio. EUR eller derover, godkendelse af projekter, der indgår i virksomhedsplanlægningen, hvis samlede værdi/samlede forventede værdi eller egenkapitalbehov overstiger planlægningen med 10 mio. EUR eller derover, yderligere godkendelse af projekter, der ikke indgår i virksomhedsplanlægningen, med et beløb på 10 mio. EUR eller derover

g) ændringer i sammensætningen af bestyrelsen, direktionen og andre ledende stillinger, for så vidt de tilhører koncernledelseskredsen

h) udnævnelse og afskedigelse af selskabets generalrepræsentanter samt tildeling og tilbagekaldelse af selskabets fuldmagter.

(18) I henhold til forretningsordenen træffes beslutninger i DB AG's bestyrelse enstemmigt. Hvis der ikke kan opnås enighed, skal afgørelsen godkendes med et flertal på to tredjedele af de medlemmer, der deltager i beslutningsprocessen, for at være gyldig.

(19) For så vidt angår forbindelserne med DB AG's tilsynsråd, forelægger DB AG's bestyrelse hvert år tilsynsrådet en skriftlig kort- og mellemfristet virksomhedsplan, der dækker alle selskabets vigtigste aktivitetsområder.

(20) Desuden kræver visse individuelle foranstaltninger, selv om de vedrører datterselskaber eller associerede selskaber, godkendelse fra DB AG's tilsynsråd. Ifølge kataloget over forretningstransaktioner, der kræver en sådan godkendelse fra DB AG's tilsynsråd, omfatter sådanne foranstaltninger navnlig følgende ([10]):

a) iværksættelse af væsentlige nye aktivitetsområder eller opgivelse af eksisterende væsentlige aktivitetsområder

b) grundlæggende ændringer i selskabets og koncernens organisation

c) ændringer i bestyrelsens opgavefordeling og ændringer i selskabets generalrepræsentanter

d) etablering, overtagelse eller opløsning af selskaber og erhvervelse og salg af selskabsandele, herunder ændringer i aktieandelen og deltagelse i en kapitalforhøjelse mod indskud, i hvert enkelt tilfælde med undtagelse af koncerninterne transaktioner, hvis værdien af den enkelte foranstaltning overstiger 25 mio. EUR

e) foranstaltninger vedrørende koncernselskaber og kapitalandele, der er af grundlæggende eller skadelig betydning for selskabet eller koncernen eller har betydelige finansielle virkninger

f) erhvervelse, salg og behæftelse af fast ejendom og ejendomsrettigheder samt andre afhændelser heraf, hvis værdien af den enkelte foranstaltning overstiger 25 mio. EUR

g) udstedelse af obligationer eller andre lån med en løbetid på over et år, med undtagelse af lån fra datterselskaber eller associerede selskaber

h) overtagelse af garantier og afgivelse af løfter om gæld og andre værdipapirer uden for den normale drift, hvis værdien af den enkelte foranstaltning overstiger 5 mio. EUR

i) ydelse af lån uden for den normale drift, hvis værdien af den enkelte foranstaltning overstiger 5 mio. EUR, med undtagelse af lån til datterselskaber eller associerede selskaber

([10]) Der er ikke foretaget ændring af listen over disse foranstaltninger i de forskellige versioner af den forretningsorden, der var gældende mellem 2008 og datoen for denne afgørelse.

j) samarbejdsaftaler, der går ud over rammerne for den normale drift og er af væsentlig betydning for selskabet

k) investeringsprojekter, der ikke allerede er omfattet af virksomhedsplanlægningen på kort og mellemlang sigt, hvis deres beløb overstiger 10 mio. EUR i individuelle tilfælde.

(21) Ifølge DB AG's vedtægter består DB AG's tilsynsråd af 20 medlemmer. Ti medlemmer er aktionærrepræsentanter, og ti medlemmer er medarbejderrepræsentanter. For så vidt angår de ti aktionærrepræsentanter, vælges syv af disse repræsentanter af generalforsamlingen, mens forbundsregeringen har ret til direkte at udpege tre medlemmer til tilsynsrådet. Ifølge forretningsordenen for DB AG's tilsynsråd kræver tilsynsrådets afgørelser et flertal af de afgivne stemmer, medmindre et andet flertal kræves i henhold til loven eller DB AG's vedtægter. Hvis en afstemning resulterer i stemmelighed, har formanden to stemmer i en yderligere afstemning om samme sag.

(22) DB Cargos forretningsorden for bestyrelsen fastsætter, at direktionen i fællesskab træffer afgørelse om alle spørgsmål af grundlæggende eller materiel betydning for selskabet samt om spørgsmål, der er overdraget til den med henblik på fælles beslutning ved lov, selskabets vedtægter eller dets forretningsorden. Afgørelser træffes med enstemmighed eller, hvis dette ikke er muligt, med kvalificeret flertal på samme måde som beskrevet i betragtning 18 for DB AG's direktion. Forretningsordenen for DB Cargos bestyrelse suppleres af et obligatorisk katalog over forretningstransaktioner, der kræver godkendelse af DB Cargos direkte moderselskab. Det drejer sig om følgende foranstaltninger ([11]):

a) alle spørgsmål af grundlæggende og materiel betydning

b) start og ophør af nøgleaktivitetsområder, grundlæggende ændringer i selskabets organisation og indgåelse, ændring og annullering af virksomhedsaftaler

c) oprettelse af selskaber

d) erhvervelse, salg og ændring (herunder konvertering og kapitalforanstaltninger) af kapitalandele med undtagelse af foranstaltninger, i) hvor der kun er tale om selskaber, der — direkte eller indirekte — udelukkende ejes af DB AG, eller ii) hvis formål er en aktiepost, der ikke er fuldt konsolideret, og hvis værdi er mindre end 10 mio. EUR

e) erhvervelse og salg af aktiviteter eller dele af aktiviteter med undtagelse af foranstaltninger, i) hvor der kun er tale om selskaber, der — direkte eller indirekte — udelukkende ejes af DB AG, eller ii) hvis værdi er mindre end 10 mio. EUR

f) erhvervelse, salg, behæftelse og anden afhændelse af fast ejendom og andre ejendomsrettigheder til en værdi af 10 mio. EUR eller derover, hvorved udstedelse af pant i fast ejendom er udelukket

g) udstedelse af værdipapirer, optagelse af lån og ydelse af lån, ekskl. låntagning uden for koncernen med en løbetid på under et år eller ydelse og optagelse af lån til DB AG og DB Finance B.V.

h) accept og ydelse af garantier og sikkerhedsstillelser uden for normale forretningsaktiviteter, accept og ydelse af garantier og sikkerhedsstillelser inden for rammerne af normale forretningsaktiviteter med et beløb på 10 mio. EUR eller derover

i) godkendelse af investerings-, udgifts-, leje- og leasingprojekter, der indgår i virksomhedsplanlægningen, med et beløb på 250 mio. EUR eller derover, godkendelse og frigivelse af projekter, der indgår i virksomhedsplanlægningen, hvis samlede værdi eller egenkapitalbehov overstiger planlægningen med 10 mio. EUR eller derover, samt godkendelse og frigivelse af projekter, der ikke indgår i virksomhedsplanlægningen, med et beløb på 10 mio. EUR eller derover

j) ændringer i sammensætningen af bestyrelser og andre ledende stillinger.

([11]) Som det er tilfældet med de individuelle foranstaltninger, der er beskrevet i betragtning 17, henviser ældre udgaver fra 2009 og 2011 til lavere beløbsgrænser. Udgaven fra 2011 henviser desuden i litra f) til DB ML og ikke kun til DB AG og DB Finance B.V.

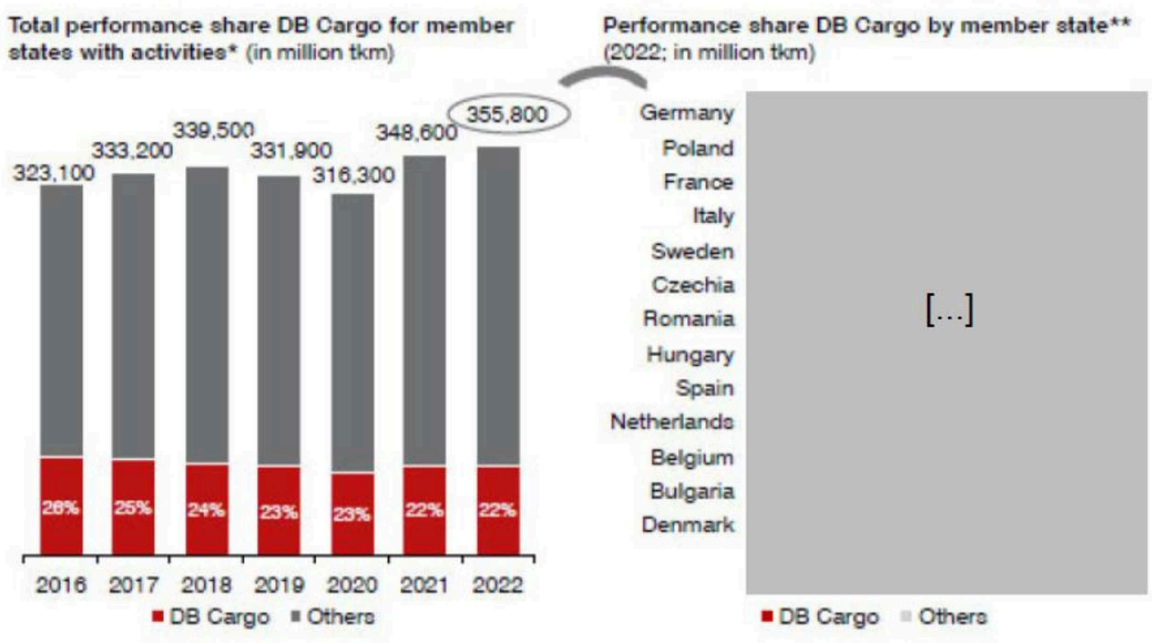
2.2. DB Cargos aktiviteter og position på forskellige tjenestemarkeder

(23) Tyskland har anført, at DB Cargo er en af Europas førende jernbanegodsoperatører og spiller en central rolle i transporten af varer i hele Unionen. Tyskland har forklaret, at DB Cargos mission er at levere bæredygtige indenlandske og grænseoverskridende jernbanegodstjenester med fokus på at reducere CO_2-emissioner og tilbyde pålidelige logistikløsninger på tværs af forskellige industrier.

(24) Tyskland har endvidere anført, at DB Cargo driver et stort netværk i hele Europa og årligt transporterer millioner af ton gods, herunder råvarer, industrivarer og forbrugerprodukter, og at DB Cargo udnytter sit omfattende europæiske jernbanenet til at levere integreret, grænseoverskridende logistik, der er i overensstemmelse med EU's bæredygtighedsmål. I den forbindelse har Tyskland forklaret, at DB Cargo er aktiv i 13 medlemsstater med andele af den samlede jernbanegodstransport (målt i tonkilometer eller tonkm) ([12]) på over [...] % på nationalt plan i Belgien, Danmark, Frankrig, Tyskland, Nederlandene og Rumænien (tabel 2). Samlet set havde DB Cargo i 2022 i de medlemsstater, hvor DB Cargo er aktiv, en andel på ca. [...] % af jernbanegodssektoren. I Figur 2 vises DB Cargos samlede markedsandel på det indre marked begrænset til de medlemsstater, hvor DB Cargo er aktiv. Figuren viser, at DB Cargo mellem 2016 og 2022 mistede markedsandele med hensyn til mængde, dvs. tonkm.

Figur 2

DB Cargos samlede markedsandel i medlemsstater med DB Cargo-aktivitet



Kilde: SCI/Verkehr-undersøgelse af 6. september 2023 som forelagt af Tyskland, s. 9.

(25) Tyskland har anført, at DB Cargos datterselskaber på grund af den voksende integration af det europæiske jernbanegodsmarked bidrager til at lette den grænseoverskridende transport for DB Cargos kunder i Europa og til Asien, da ca. [...] % af jernbanegodsaktiviteterne i 2022 i Tyskland blev udført gennem grænseoverskridende transporter.

([12]) Ved »tonkm« forstås en måleenhed til måling af godstransport svarende til transport af én ton gods (1 000 kg) med jernbane over en strækning på én kilometer. Denne enhed (tonkm) er afgørende for vurderingen af jernbanegodstransporten i Unionen, da den giver et standardiseret mål for vægt og afstand for gods, der transporteres med jernbane. Dette hjælper med at evaluere operatørernes præstationer, spore ændringer i godsmængden og støtte bæredygtighedsmålene ved at fremme jernbanetransport som et alternativ med lavere emissioner til vejtransport. Gennem ordningen for overvågning af jernbanemarkedet (RMMS) gør data om tonkm det muligt at foretage sammenligninger på tværs af det indre marked, som kan lægges til grund for politikker og investeringer med henblik på at forbedre jernbanernes konkurrenceevne og gøre fremskridt hen imod emissionsreduktionsmålene.

(26) Tyskland har endvidere forklaret, at DB Cargo i Tyskland tegnede sig for 43 % af alle jernbanegodsaktiviteter i 2022, idet DB Cargos andel løbende faldt, og konkurrenterne fik større andele i den tyske jernbanegodssektor. Tyskland har anført, at DB Cargo stadig leverede en andel på 54 % af den tyske jernbanegodstransport i 2016, men at selskabets andel faldt med 11 procentpoint (eller 20 %) i de følgende syv år.

(27) I Danmark og Nederlandene fungerer DB Cargo som den etablerede operatør (efter at have integreret andre aktører) med en andel på henholdsvis [...] % og [...] % af det lokale marked.

Tabel 2

DB Cargos position på jernbanegodsmarkederne i forskellige medlemsstater

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	

Kilde: *SCI/Verkehr-undersøgelse af 6. september 2023 som forelagt af Tyskland, s. 8.*

(28) Tyskland har forklaret, at DB Cargo på det bredere marked for jernbanegodstransport er aktiv inden for tre primære undersegmenter: i) segmentet for enkeltvognstrafik, ii) bloktogssegmentet og iii) segmentet for kombineret transport.

(29) I segmentet for enkeltvognstrafik (SWL) tilbyder DB Cargo fleksible fragttjenester til mindre forsendelser. Det samler individuelle vogne fra flere kunder, samler dem i komplette tog på rangerbanegårde og transporterer dem over hele Europa. Denne tjeneste er afgørende for industrier, der har brug for at transportere mindre mængder af varer, der ikke fylder hele tog.

(30) I bloktogssegmentet tilbyder DB Cargo dedikerede tog til kunder med store mængder, hvilket muliggør direkte, punkt-til-punkt transport af gods uden mellemliggende stop. Denne tjeneste er ideel til bulkvarer som f.eks. kul, stål og kemikalier samt til store containerforsendelser. Bloktog hjælper industrier med at sikre hurtigere og mere omkostningseffektiv logistik med høj pålidelighed over lange afstande.

(31) DB Cargo opererer også inden for kombineret transport, hvor varer transporteres ved hjælp af flere transportformer (f.eks. jernbane, vej og sø). I denne model transporteres containere, veksellad og sættevogne med jernbane på den lange del af rejsen og overføres derefter til lastbiler eller skibe på den sidste del. Denne tjeneste understøtter overgangen fra vej til jernbane, reducerer CO_2-emissionerne og forbedrer intermodale logistikløsninger i hele Europa.

(32) På denne baggrund har Tyskland gjort gældende, at den europæiske jernbanegodstransportsektor generelt kan betragtes som konkurrencedygtig, og at en nylig undersøgelse fra 2022, som ERFA har bestilt, konkluderer følgende om konkurrencedynamikken i den europæiske jernbanegodstransportsektor: »Der er i øjeblikket en høj grad af rivalisering mellem aktører inden for jernbanegodstransport. De etablerede selskabers og de internationale udfordreres udenlandske aktiviteter (tidligere nytilkomne selskaber) udvider deres internationale aktiviteter og fokuserer hovedsagelig på internationale langdistancetjenester. Derfor kan speditører, speditions- og logistikvirksomheder og intermodale operatører vælge mellem flere kompetente jernbanegodsoperatører inden for et land eller langs internationale korridorer.« Tyskland har endvidere gjort gældende, at den samme undersøgelse også konkluderer følgende med hensyn til den tyske jernbanegodssektors konkurrenceevne: »Som følge heraf blev markedet for passager- og godstog i Tyskland meget konkurrencepræget, og nye aktører udfordrede Deutsche Bahn i alle forretningssegmenter. I dag har udfordrere erobret mere end 50 % af jernbanegodsmarkedet i Tyskland.«

(33) Med hensyn til den tyske jernbanegodssektor har Tyskland anført, at DB Cargo, når man ser på de forskellige forretningssegmenter i jernbanegodssektoren som beskrevet ovenfor, var langt den vigtigste leverandør af enkeltvognstrafik i Tyskland i 2022 med ca. [...] % af alle enkeltvognstransporter med hensyn til mængde. Tyskland har anført, at manglen på store konkurrenter i dette forretningssegment kan forklares ved, at segmentet for enkeltvognstrafik systematisk har været tabsgivende i flere år og derfor ikke er attraktivt for nye markedsdeltagere uden tilskud.

(34) I den forbindelse har Tyskland anført, at DB Cargo vil omdanne sit forretningssegment for at forbedre effektiviteten og produktkvaliteten, men at Tyskland fra 2023 i gang med at øge statsstøtten til enkeltvognstrafik.

(35) Med hensyn til kombineret transport har Tyskland endvidere forklaret, at DB Cargo mangler et integreret transportproduktionssystem, og at DB Cargo, selv om selskabet havde en andel på ca. [...] % af trafikken i Tyskland i 2022, står over for en stadig stærkere og mere diversificeret konkurrence fra bl.a. Metrans, HUPAC, TX Logistik og SBB Cargo International.

(36) Med hensyn til bloktogssegmentet har Tyskland anført, at DB Cargo havde en andel på [...]-[...] % af jernbanegodsmængderne i Tyskland i 2022. Dette anses for at være en beskeden markedsandel, når DB Cargos baggrund som den etablerede jernbanegodsvirksomhed tages i betragtning. I dette segment er DB Cargo udsat for stærk konkurrence fra Captrain Deutschland (en del af SNCF-koncernen), TX Logistik (en paneuropæisk, uafhængig logistikvirksomhed) og et stort antal mindre konkurrenter.

(37) I tabel 3 gives der et overblik over DB Cargos andel af jernbanegodsmængderne i de medlemsstater, hvor det er aktivt (fra 2022).

Tabel 3

DB Cargos position fordelt på aktiviteter i forskellige medlemsstater

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

Kilde: *Tysklands skrivelse af 31. oktober 2023, s. 28.*

(38) Tyskland har anført, at DB Cargo kun leverer små andele af den samlede transportmængde i de fleste af de relevante medlemsstater. I denne forbindelse har Tyskland understreget, at DB Cargo kun opnår en andel på over [...] % i Danmark ([13]), Tyskland og Nederlandene ([14]), og at DB Cargo i de fleste medlemsstater leverer endnu mindre end [...] % af jernbanegodstransporten.

2.3. **Foranstaltninger, der er genstand for undersøgelsen**

(39) I åbningsafgørelsen blev følgende fire foranstaltninger til fordel for DB Cargo identificeret. De er beskrevet i dette afsnit under hensyntagen til de faktuelle præciseringer, som Tyskland og interesserede parter har fremlagt i løbet af undersøgelsesproceduren.

2.3.1. *Kompensation for DB Cargos årlige tab i henhold til resultatoverførselsaftalen (»foranstaltning 1«)*

(40) DB Cargo har overført sine tab til sit moderselskab på grundlag af en kontrol- og resultatoverførselsaftale, der har været gældende siden den 1. januar 2012 (»resultatoverførselsaftalen«).

(41) Resultatoverførselsaftalen blev indgået den 25. oktober 2012 mellem DB Cargo (på daværende tidspunkt DB Schenker Rail Deutschland AG) og dets moderselskab (på daværende tidspunkt DB ML, der selv var 100 % ejet af DB AG) som led i en kontrakt, der blev betegnet som en kontrol- og resultatoverførselsaftale (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag)* ([15]). I henhold til resultatoverførselsaftalen har DB Cargos moderselskab (indtil 2016 DB ML og siden sidstnævntes overtagelse i 2016 DB AG) forpligtet sig til automatisk at dække DB Cargos tab ved udgangen af hvert regnskabsår. Hvis DB Cargo opnår overskud ved udgangen af et regnskabsår, har DB Cargo forpligtet sig til automatisk at overføre dette overskud til moderselskabet.

(42) Da resultatoverførselsaftalen blev udformet som en *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, har den også konsekvenser for ledelsen af det datterselskab, der blev kontrolleret (»beherrscht«) af moderselskabet i henhold til aftalen. Ifølge resultatoverførselsaftalen overlod DB Cargo ledelsen af selskabets forretningsaktiviteter til DB ML. DB ML's bestyrelse var derfor berettiget til at instruere DB Cargos bestyrelse om ledelsen af selskabets forretningsaktiviteter. Forretningsledelsen og repræsentationen forblev dog hos DB Cargos bestyrelse. DB ML's ret til at instruere DB Cargos bestyrelse udelukkede muligheden for at instruere DB Cargos bestyrelse om at ændre, opretholde eller opsige resultatoverførselsaftalen.

(43) Resultatoverførselsaftalen skabte også en skattemæssig enhed mellem DB Cargo og DB AG. Dette omfatter både en skattemæssig enhed for så vidt angår indkomstskat og en skattemæssig enhed for så vidt angår moms. Den indkomstskatteenhed, der er knyttet til resultatoverførselsaftalen, gør det muligt at modregne overskud og tab i forskellige koncernselskaber i hinanden i stedet for at betale indkomstskat for hvert enkelt datterselskab. Den skattemæssige enhed i momsmæssig henseende følger af resultatoverførselsaftalen, der fastlægger kontrollen med DB ML (og senere DB AG) over DB Cargo. Den skattemæssige enhed i momsmæssig henseende medfører, at interne strømme ikke pålægges moms.

([13]) Med hensyn til DB Cargos andel af jernbanegodsmarkedet i Danmark har Tyskland anført, at det ikke er hensigtsmæssigt at betragte Danmark som et geografisk jernbanegodsmarked, men snarere som et transitland, og at DB Cargo i denne forbindelse overtog den nationale etablerede operatør i 2001 og leverer jernbanegodstjenester for at forbinde Tyskland som den største europæiske økonomi med Skandinavien.

([14]) Med hensyn til DB Cargos andel af markedet for jernbanegodstransport i Nederlandene har Tyskland gjort gældende, at den nederlandske jernbanegodsmængde i lighed med Danmark er forholdsvis lav (ca. 5 % af den tyske mængde), og at DB Cargo ligesom i Danmark erhvervede den nationale etablerede operatør i 2001 af hensyn til transit på tværs af landegrænser og konnektivitet, f.eks. for at forbinde de nederlandske og belgiske havne med Genova via Tyskland og forbinde Nordsøen med Middelhavet via Belgien og Frankrig. Tyskland har derfor gjort gældende, at det ikke er hensigtsmæssigt at betragte Nederlandene som et geografisk marked for jernbanegodstransport, der er uafhængigt af jernbanegodstransportsektorerne i nabolandene.

([15]) En *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* er en type aftale omfattet af § 291 og §§ 293 *ff.* i *Aktiengesetz*. I henhold til § 293, stk. 1, i AktG bliver aftaler omfattet af §§ 291 *ff.* først effektive med generalforsamlingens godkendelse. Beslutningen kræver et flertal på mindst tre fjerdedele af den repræsenterede aktiekapital, når beslutningen vedtages. Vedtægterne kan indeholde bestemmelser om et større kapitalflertal og andre krav.

(44) Resultatoverførselsaftalen blev undertegnet mellem DB ML som moderselskab og DB Cargo den 25. oktober 2012 ([16]). Resultatoverførselsaftalen blev godkendt af de respektive generalforsamlinger i DB ML og DB Cargo den 26. oktober 2012. Aftalen fastsatte, at den skulle anvendes med tilbagevirkende kraft fra den 1. januar 2012 ([17]).

(45) På det tidspunkt, hvor resultatoverførselsaftalen blev undertegnet mellem DB ML og DB Cargo, var der også en gældende resultatoverførselsaftale mellem DB AG og DB ML ([18]). I henhold til denne aftale forpligtede DB AG sig til automatisk at dække DB ML's tab ved udgangen af hvert regnskabsår, så længe aftalen var gældende. DB ML forpligtede sig til automatisk at overføre sit overskud til DB AG ved udgangen af hvert regnskabsår. Enhver indvirkning på DB ML's finansielle situation som følge af resultatoverførselsaftalen fra 2012 mellem DB ML og DB Cargo kan således have en direkte indvirkning på DB AG's budget. Denne resultatoverførselsaftale mellem DB AG og DB ML var fortsat i kraft indtil fusionen mellem de to selskaber i 2016.

(46) Den 26. august 2016 blev den resultatoverførselsaftale, der var indgået mellem DB ML og DB Cargo, overført til DB AG som led i fusionen mellem DB AG og DB ML. DB AG påtog sig som nyt moderselskab DB ML's rettigheder og forpligtelser i forhold til DB Cargo. Samtidig bortfaldt den resultatoverførselsaftale, der i 2003 blev indgået mellem DB AG og DB ML.

(47) Tyskland har anført, at der altid var en kæde af resultatoverførselsaftaler (med forskellige niveauer af underbesiddelser) i perioden mellem den 31. december 1999 og overførslen af resultatoverførselsaftalen i 2016 fra DB ML til DB AG, der havde DB Cargo som det i sidste ende berørte datterselskab og DB AG som det i sidste ende berørte moderselskab. Mellem den 1. juni 1999 og den 31. december 1999 var der indgået en direkte resultatoverførselsaftale mellem DB AG og DB Cargo.

(48) Resultatoverførselsaftalen havde ifølge dens ordlyd en oprindelig varighed på fem år (dvs. fra den 1. januar 2012 til den 31. december 2016), i løbet af hvilken den kun kunne opsiges af vigtige grunde (»wichtige Gründe«). Ifølge resultatoverførselsaftalen har DB ML navnlig ret til at opsige aftalen af vigtige grunde, hvis selskabet ophører med at besidde flertallet af stemmerettighederne i DB Cargo.

(49) Tyskland har endvidere forklaret, at de tyske skattemyndigheder er af den opfattelse, at kun meget ekstraordinære omstændigheder kan begrunde en ekstraordinær opsigelse af en resultatoverførselsaftale inden for minimumsperioden på fem år. I den forbindelse har Tyskland henvist til de tyske skattemyndigheders retningslinjer for selskabsbeskatning (»Körperschaftsteuerrichtlinien« — KStR), hvori det hedder, at en resultatoverførselsaftale, som endnu ikke har været i kraft i fem på hinanden følgende år, og som bringes til ophør ved opsigelse eller ved gensidig aftale, forbliver gyldig i de år, hvor den er blevet gennemført i skattemæssig henseende, hvis opsigelsen er baseret på vigtige grunde. Vigtige grunde kan navnlig anses for at foreligge i tilfælde af salg eller indskud af kapitalinteresser fra moderselskabets side, fusion, spaltning eller likvidation af moderselskabet eller datterselskabet. Hvis det allerede på tidspunktet for indgåelsen af aftalen var klart, at resultatoverførselsaftalen ville blive opsagt inden udgangen af de første fem år, kan der ikke antages at foreligge vigtige grunde. Hvis der ikke foreligger vigtige grunde, skal resultatoverførselsaftalen fra begyndelsen anses for at være uden virkning i skatteretlig henseende ([19]).

(50) Ifølge Tyskland er det på grundlag af de tyske skattemyndigheders retningslinjer kun transaktioner, der kan sammenlignes med et salg eller andre grundlæggende omstruktureringsforanstaltninger, som fører til en ændring af ejerskab og/eller kontrol, der ville have berettiget en tidlig opsigelse. Der var ingen sammenlignelige udløsende begivenheder i den indledende periode på mindst fem år, som ville have begrundet opsigelsen af resultatoverførselsaftalen. De eneste ændringer i selskabsstrukturen, der fandt sted i perioden fra 1999 til i dag, omfattede kun interne omstruktureringsforanstaltninger og kunne tydeligvis ikke betragtes som vigtige grunde.

([16]) Aftalen blev undertegnet af to medlemmer af DB ML's bestyrelse (»Vorstand«) og to medlemmer af DB Schenker Rail Deutschland AG's bestyrelse.

([17]) Resultatoverførselsaftalen blev offentliggjort i handelsregistret for DB Cargo — et krav for aftalens gyldighed — den 18.12.2012.

([18]) Denne resultatoverførselsaftale blev indgået i 2003.

([19]) Oprindelig ordlyd i KStR R14.5, stk. 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) Ifølge resultatoverførselsaftalen forlænges den efter den første femårsperiode den automatisk ved udgangen af hvert regnskabsår med yderligere et år, medmindre en af de to parter beslutter at bringe den til ophør. For at resultatoverførselsaftalen kan opsiges, skal den pågældende part give et varsel på tre måneder, dvs. at parten, for at opsigelsen kan få virkning i DB Cargos følgende regnskabsår, skal give meddelelse om opsigelsen af resultatoverførselsaftalen mindst tre måneder før udgangen af DB Cargos indeværende regnskabsår.

(52) På tidspunktet for vedtagelsen af åbningsafgørelsen var resultatoverførselsaftalen stadig i kraft, og det var ikke hensigten at bringe den til ophør. Under den formelle undersøgelsesprocedure meddelte Tyskland imidlertid Kommissionen, at resultatoverførselsaftalen mellem DB AG og DB Cargo er ophørt med virkning fra udgangen af 2024.

(53) Siden den nuværende resultatoverførselsaftale er trådt i kraft, er der ikke overført overskud fra DB Cargo til DB AG (eller før 2016 til DB ML). På grundlag af den resultatoverførselsaftale, der blev indgået i 2012, er DB Cargos tab blevet dækket af moderselskabet (DB ML og efterfølgende DB AG). Da alle de tab, der er opstået, er blevet overført, er DB Cargo blevet beskyttet mod at få sine tab til at påvirke selskabets balance og dermed mod eventuelle negative finansielle virkninger af de akkumulerede tab. I tabel 4 vises udviklingen i DB Cargos tegnede kapital og samlede egenkapital og de genererede årlige tab ifølge DB Cargos årsregnskab ([20]) indtil den 31. december 2023.

Tabel 4

DB Cargos egenkapital og årlige tab (EBT) dækket af moderselskabet på grundlag af resultatoverførselsaftalen fra 2012 indtil den 31. december 2023

(i mio. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tegnet kapital	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Egenkapital i alt	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Årlige tab	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) Denne stigning fra år til år på 21 mio. EUR svarer til en stigning i kapitalreserven som følge af overførslen af alle aktier i DB Cargo Logistics GmbH, som Schenker AG tidligere ejede, til DB Cargo AG.

([2]) Den tegnede kapital blev forhøjet med 6 000 EUR i forbindelse med bidrag (*Einlage*) fra seks kapitalinteresser (*Beteiligungen*). Værdien af bidraget fra de seks kapitalinteresser, der oversteg forhøjelsen af den tegnede kapital, blev overført til kapitalreserven til en værdi af 105 mio. EUR.

Kilde: *DB Cargos årsregnskaber for 2012-2023*.

(54) Grundlaget for DB Cargos virksomhedsledelse er DB Cargos strategiske mellemlangsigtede planer (»mellemlangsigtede planer«). Hvert år færdiggøres disse mellemlangsigtede planer i oktober og forelægges DB Cargos tilsynsråd til godkendelse omkring november/december. DB Cargos mellemlangsigtede planer koordineres årligt med DB AG og bliver en del af koncernens mellemlangsigtede planlægning. Desuden indgår foranstaltningerne og koncepterne i de mellemlangsigtede planer også i DB AG's beslutningsproces (medmindre strategierne allerede er blevet koordineret særskilt med DB AG).

([20]) Udarbejdet i overensstemmelse med bestemmelserne i den tyske handelslov (*Handelsgesetzbuch* — HGB) og *Aktiengesetz*.

(55) Ifølge Tyskland er udarbejdelsen af DB Cargos årlige mellemlangsigtede planer genstand for en omfattende proces, der varer flere måneder, og som omfatter DB Cargos og DB AG's strategi- og kontrolafdelinger. Mængde- og prisplanlægningen er baseret på analyser foretaget af officielle statistikker og etablerede økonomiske prognoseinstitutter (f.eks. Oxford Economics, Eurostat og nationale statistiske kontorer) af den økonomiske markeds- og konkurrenceudvikling. Disse statistikker sammenholdes med interne data, og de data, der udarbejdes af de officielle statistiske og økonomiske prognoseinstitutter, samles af strategiafdelingerne i DB Cargo og DB AG med henblik på udarbejdelse af transportmarkedsprognoser for godstransport. Forudsætningerne for indenlandske enheders omkostningsudvikling reguleres centralt for alle DB AG's forretningsenheder og er baseret på ovennævnte uafhængige datakilder. De vigtigste omkostningskategorier omfatter f.eks. lønninger, brændstof/energi og sporadgangsafgifter. Desuden tages der hensyn til virkningerne af igangværende strategi- og effektivitetsprogrammer. Der udføres også detaljeret investerings- og projektplanlægning af DB Cargos kapitalforvaltning med henblik på at opfylde mængdeplanlægningen operationelt.

(56) Mellemlangsigtede planerne vedrører en femårig planlægningshorisont, f.eks. vedrørte den mellemlangsigtede plan, der blev forelagt DB Cargos tilsynsråd den 9. december 2016, planlægningsperioden 2017-2021. Mellemlangsigtede planerne er på ca. 40 sider og op til 159 sider (den mellemlangsigtede plan fra 2015, som indeholder et ret omfattende afsnit om »Zukunft Bahn«-projektet). For hvert år indeholder de mellemlangsigtede planer bl.a. resultatprognoser og finansielle fremskrivninger for de følgende fem år. For DB Cargo-koncernen og DB Cargo indeholder disse planer resultatopgørelses- og balanceoplysninger. For andre datterselskaber er udvalgte indikatorer medtaget. De vigtigste rentabilitetsindikatorer, der anvendes, er margen for indtjening før renter og skat (EBIT) og afkast af investeret kapital, for hvilke der også er fastsat målniveauer ([21]). I alle de mellemlangsigtede planer, der blev udarbejdet i undersøgelsesperioden, var der som minimum udsigt til overskud før skat ved udgangen af planlægningsperioden. I tabel 5 vises driftsindtægter efter renter ([22]), EBIT-margen og afkast af investeret kapital for alle mellemlangsigtede planer ([23]) udarbejdet mellem 2011 og 2021. Tallene i tabel 5 vedrører DB Cargo AG.

Tabel 5

Mellemlangsigtede planer 2011-2021

(EBT i mio. EUR)

		1. planlægningsår	2. planlægningsår	3. planlægningsår	4. planlægningsår	5. planlægningsår
2011	Driftsindtægter efter renter ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-margen ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Afkast af investeret kapital ([3])	–	–	–	–	–
	Mål for afkast af investeret kapital	–	–	–	–	–

([21]) Afkast af investeret kapital er blevet anvendt som indikator med et målniveau siden den mellemlangsigtede plan fra 2015. Før det år var det tilsyneladende kun EBIT-margenen, der blev anvendt som en målresultatindikator.

([22]) Anvendes i denne afgørelse som erstatning for resultat før skat (EBT), hvis EBT ikke udtrykkeligt er medtaget i den relevante mellemlangsigtede plan.

([23]) Mens grundlaget for beregningen af det resultat, der skal overføres i henhold til resultatoverførselsaftalen, er DB Cargo AG's (herunder indenlandske datterselskabers) overskud efter skat (»Ergebnis nach Steuern«) beregnet i henhold til HGB's regnskabsprincipper, følger de mellemlangsigtede planer International Financial Reporting Standards (IFRS). Frem til den mellemlangsigtede plan fra 2018 omfatter prognoserne kun driftsindtægterne efter renter som det endelige resultat af resultatprognosen.

(EBT i mio. EUR)

		1. planlægningsår	2. planlægningsår	3. planlægningsår	4. planlægningsår	5. planlægningsår
2012	Driftsindtægter efter renter ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Afkast af investeret kapital	–	–	–	–	–
	Mål for afkast af investeret kapital	–	–	–	–	–
2013	Driftsindtægter efter renter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Afkast af investeret kapital	–	–	–	–	–
	Mål for afkast af investeret kapital	–	–	–	–	–
2014	Driftsindtægter efter renter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for EBIT-margen					
	Afkast af investeret kapital	–	–	–	–	–
	Mål for afkast af investeret kapital	–	–	–	–	–
2015	Driftsindtægter efter renter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for EBIT-margen	–	–	–	–	[…]
	Afkast af investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for afkast af investeret kapital	–	–	–	–	13,0 %
2016	Driftsindtægter efter renter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Afkast af investeret kapital ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for afkast af investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EBT i mio. EUR)

		1. planlægningsår	2. planlægningsår	3. planlægningsår	4. planlægningsår	5. planlægningsår
2017	Driftsindtægter efter renter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Afkast af investeret kapital ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for afkast af investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	Driftsindtægter efter renter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for EBIT-margen	–	–	–	–	–
	Afkast af investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for afkast af investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019	Driftsindtægter efter renter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for EBIT-margen	–	–	–	–	–
	Afkast af investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for afkast af investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Afkast af investeret kapital ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for afkast af investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for EBIT-margen	–	–	–	–	–
	Afkast af investeret kapital ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mål for afkast af investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

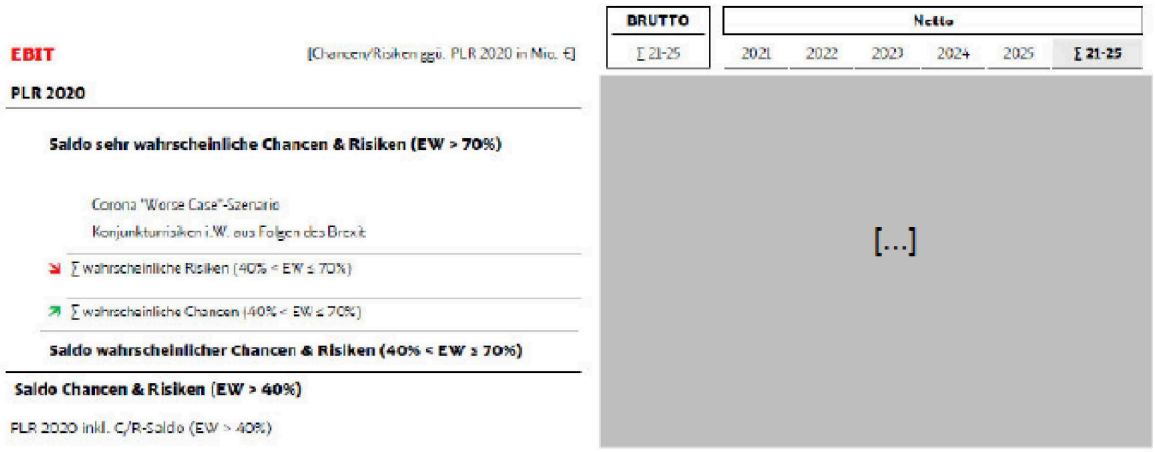
([1]) I planen henvises der til driftsindtægter II (»Betriebsergebnis II«), som efter Kommissionen opfattelse er det samme som driftsindtægter efter renter.
([2]) I % af indtægterne.
([3]) Afkast af den investerede kapital blev ikke anvendt som resultatindikator før 2015, men de mellemlangsigtede planer omfatter investeret kapital.
([4]) Driftsindtægter efter renter (»operatives Ergebnis nach Zinsen«).
([5]) Prognoser for afkast af investeret kapital er kun tilgængelige for DB Cargo-koncernen.
Kilde: *DB Cargos mellemlangsigtede planer forelagt af Tyskland.*

(57) Ud over den finansielle planlægning omfatter de mellemlangsigtede planer omfattende analyser af den nuværende og planlagte markedsudvikling, herunder dens indvirkning på resultaterne, og fra 2016 og fremefter en beskrivelse og vurdering af de strategier og foranstaltninger, der er truffet for at forbedre DB Cargos resultater, herunder en beskrivelse og vurdering af de foranstaltninger, der skal træffes inden for DB Cargo i forbindelse med DB's koncernomstruktureringsinitiativer f.eks. »Zukunft Bahn« eller »Starke Schiene« (stærk jernbane med »Starke Cargo« stærk fragt som det DB Cargo-specifikke supplerende initiativ). Desuden indgår sammenligninger af tidligere mellemlangsigtede planer med forklaringer på afvigelser fra tidligere planlægning også i planerne.

(58) Siden den mellemlangsigtede plan fra 2015 har planerne desuden omfattet en prognose for risici og muligheder, som kan påvirke EBIT, og som har en sandsynlighed for, at de materialisere sig, der ligger over 40 %, men som ikke er medtaget i planlægningens referencescenarie. I planerne for årene 2017, 2019 og 2020 var der kun identificeret yderligere risici i denne kategori. Yderligere muligheder blev ikke identificeret. Disse yderligere risici kan være betydelige, som det fremgår af 2020-planen for perioden 2021-2025 (se Figur 3: Risks and opportunities mid-term plan for 2021-2025) ([24]).

Figur 3

Risici og muligheder i mellemsigtet plan for 2021-2025



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

Kilde: *Mellemlangsigtet plan fra 2020 forelagt af Tyskland* ([25]).

([24]) I dette tilfælde var den største risiko, som ikke indgik i referencescenariet, en reduceret vækst på markedet.

([25]) *Oversættelse af den tyske original:*
Første række: Brutto Netto
Anden række: Muligheder/risici i forhold til PLR 2020 i mio. EUR
Fjerde række: Balance mellem meget sandsynlige muligheder og risici (forventning > 70 %)
Femte række: »Værst tænkelige« covid-19-scenarie
Sjette række: Konjunkturrisici i bredere forstand som følge af brexit
Syvende række: Sandsynlige risici (40 % < forventning ≤ 70 %)
Ottende række: Sandsynlige muligheder (40 % < forventning ≤ 70 %)
Niende række: Balance mellem sandsynlige muligheder og risici (40 % < forventning ≤ 70 %)
10. række: Balance mellem muligheder og risici (forventning > 40 %)
11. række: PLR 2020, herunder balance mellem muligheder og risici (forventning > 40 %)
Parentes: (omfatter udelukkende koncerneksterne muligheder og risici med en forventningsværdi på > 40 %, eksklusive reguleringssager).

(59) Ud over de mellemlangsigtede planer udarbejdes der også lejlighedsvise dokumenter vedrørende forretningsstrategier på ikkeregelmæssig basis, f.eks. til ekstraordinære bestyrelsesmøder i DB Cargo, f.eks. mødet i januar 2017 vedrørende Zukunft Bahn-projektet og DB Cargos strategier, der drøftes deri ([26]). Til specialiserede ad hoc-analyser og markedsrapporter på godstransportmarkedet anvendes specialiserede eksterne leverandører f.eks. SCI Verkehr. Detaljerede trafikrapporter udarbejdes af interne afdelinger.

(60) Ifølge Tyskland var segmentet for enkeltvognstrafik (SWL) i perioden fra 2012 til omkring 2019 den vigtigste årsag til DB Cargos tab. Fra 2019/2020 og fremefter er det i modsætning til, hvad der var tilfældet i den foregående periode, ikke længere muligt at skelne klart mellem disse virkninger. Tabel 6 viser, at ingen af segmenterne (enkeltvognstrafik (SWL), bloktog (BT), kombineret transport (CT)) kunne opnå rentabilitet i den periode, der var præget af covid-19-pandemien. Ikke desto mindre udgjorde tabene i segmentet for enkeltvognstrafik, som tegnede sig for ca. 30 % af DB Cargos omsætning i perioden 2020-2022, mere end halvdelen af de samlede tab i samme periode.

Tabel 6

Segmentering af EBIT 2012-2022

(i mio. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
SWL	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
BT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
CT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 9. november 2023.*

(61) I 2019 bestilte DB AG en undersøgelse, som blev udført af Oliver Wyman, SCI Verkehr og CK Rail&Logistics, vedrørende sektoren for enkeltvognstrafik (undersøgelsen »Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs« — Strategisk undersøgelse af sektoren for enkeltvognstrafik, »SWL-undersøgelsen«). SWL-undersøgelsen blev dateret oktober 2019 og blev ændret en smule i januar 2020 uden indvirkning på undersøgelsens konklusion. Den omfattede en beskrivelse og vurdering af markedet for enkeltvognstrafik som helhed i Tyskland og i Europa, en beskrivelse og vurdering af DB Cargos segment for enkeltvognstrafik samt mulige veje frem for DB Cargos segment for enkeltvognstrafik.

(62) De alternative veje frem, der blev identificeret i SWL-undersøgelsen, var følgende:

1) Videreudvikling af segmentet med yderligere bistand og statsstøtte: Segmentet for enkeltvognstrafik skulle videreudvikles med en målrettet optimering af forretningsmodellen og et vækst- og innovationsprogram. Transportresultaterne og arealdækningen ville blive øget. Enkeltvognstrafikvirksomheden skulle understøttes af målrettet bistand. Investeringer i modernisering og dermed i den langsigtede effektivitetsforøgelse ville blive fremmet.

2) Videreudvikling uden yderligere statsstøtte: Segmentet for enkeltvognstrafik skulle udvikles på en sådan måde, at det understøttede overflytningen af godstrafik fra vej til jernbane. Der ville blive gennemført en tilsvarende optimering af forretningsmodellen (som i scenariet med videreudvikling med yderligere bistand og statsstøtte) samt et vækst- og innovationsprogram. På grund af begrænset investeringskapacitet som følge af manglende statsstøtte ville investeringer i innovation og vækst imidlertid blive behandlet selektivt og udskudt.

([26]) Mellem 2009 og 2015 fremlagde de forskellige forretningssegmenter i forbindelse med den »strategiske ledelsesproces« i DB-koncernen deres strategier for koncernens ledelse. Denne regelmæssige proces blev indstillet i 2016.

3) Fokus på kernekunder: I dette scenarie ville segmentet for enkeltvognstrafik blive reduceret for at fokusere på en økonomisk kerne. Formålet med fokuseringstilgangen var at tilpasse tilbuddet til »ankerkunder« ([27]) med stor og stabil trafik. Godstransportstationer, der ikke kunne drives omkostningseffektivt (»eigenwirtschaftlich«) ville blive gennemgået sammen med kunderne med henblik på at opnå omkostningsdækkende priser. Hvis der ikke kunne findes en omkostningsdækkende løsning sammen med kunderne, ville tjenesten til godstransportstationen blive indstillet. Kun godstransportstationer med en vognmængde på en eller flere vogne pr. arbejdsdag ville blive betjent regelmæssigt uden ekstra omkostninger.

(4) Lukning af segmentet: Dette scenarie vedrører en velordnet udtræden af segmentet for enkeltvognstrafik.

(63) SWL-undersøgelsen tog hensyn til følgende bidrag fra segmentet for enkeltvognstrafik til DB Cargos indtjening i 2023 og 2030 under de fire betragtede scenarier:

Tabel 7

Hvert scenaries bidrag til DB Cargos indtjening i 2023 og 2030

(i mio. EUR)

	Udvikling med statsstøtte	Udvikling uden statsstøtte	Fokus	Exit
2023	[…]	[…]	[…]	[…]
2030	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *SWL-undersøgelse som forelagt af Tyskland.*

(64) De fire scenarier blev vurderet ved hjælp af seks kriterier:

1) Fordele for den nationale økonomi (»volkswirtschaftlicher Nutzen«): vurderer indvirkningen på Tyskland som industrilokation

2) Økologiske fordele (»ökologischer Nutzen«): vurderer indvirkningen på bæredygtigheden af godstransporten i Tyskland

3) Strategisk positionering af DB Cargo (»Strategische Positionierung DB Cargo«): vurderer indvirkningen på DB Cargos forretningsmodel

4) DB Cargos økonomi (»Finanzen DB Cargo«): vurderer indvirkningen på DB Cargos økonomi ved hjælp af nøgleresultatindikatorer. Der fokuseres på indtjeningseffekten af segmentet for enkeltvognstrafik for DB Cargo og på, i hvilket omfang indtjeningsgabet kan lukkes

5) DB Cargos personale (»Personal DB Cargo«): vurderer indvirkningen på beskæftigelsessituationen. Her tages der hensyn til et »særligt ansvar« som en statsejet virksomhed for over 17 000 ansatte i Tyskland i 2018

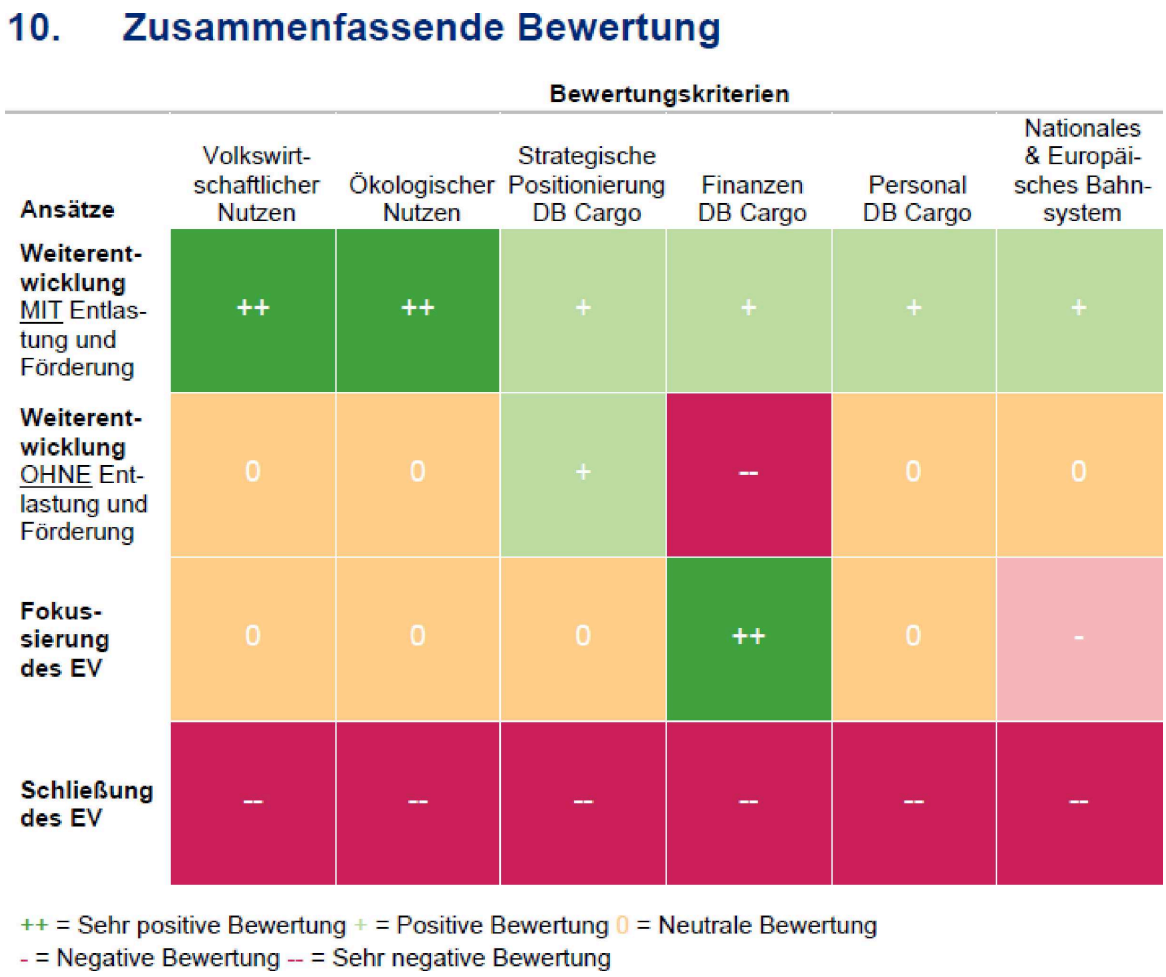
6) Indenlandsk og europæisk jernbanesystem (»Nationales & Europäisches Bahnsystem«): en indikator til vurdering af indvirkningen på det europæiske jernbanesystem er andelen af grænseoverskridende transport i segmentet for enkeltvognstrafik. Desuden vurderes det, hvor fleksibelt det resulterende net kan skaleres i Tyskland og Europa for at reagere på skiftende markedsdynamik.

(65) Ifølge disse kriterier udpegede SWL-undersøgelsen scenariet med »yderligere udvikling af segmentet for enkeltvognstrafik med yderligere bistand og statsstøtte« som det mest fordelagtige scenarie generelt, mens fokus på ankerkunder ville have den største positive virkning på DB Cargos økonomi. I Figur 4 vises konklusionsmatricen som afbildet i SWL-undersøgelsen.

([27]) »Ankerkunder« skulle udpeges på grundlag af kvantitative og kvalitative faktorer:
Kvantitative faktorer: godsindtægter, vognmængde, takst pr. tonkm.
Kvalitative faktorer: stabilitet og forudsigelighed i trafikken, kundernes afhængighed af enkeltvognstrafik, vilje til at betale og kundens langsigtede forretningspotentiale.

Figur 4

Sammenfattende vurdering af scenarier for enkeltvognstrafik



Kilde: SWL-undersøgelse som forelagt af Tyskland ([28]).

([28]) *Oversættelse af den tyske original:*

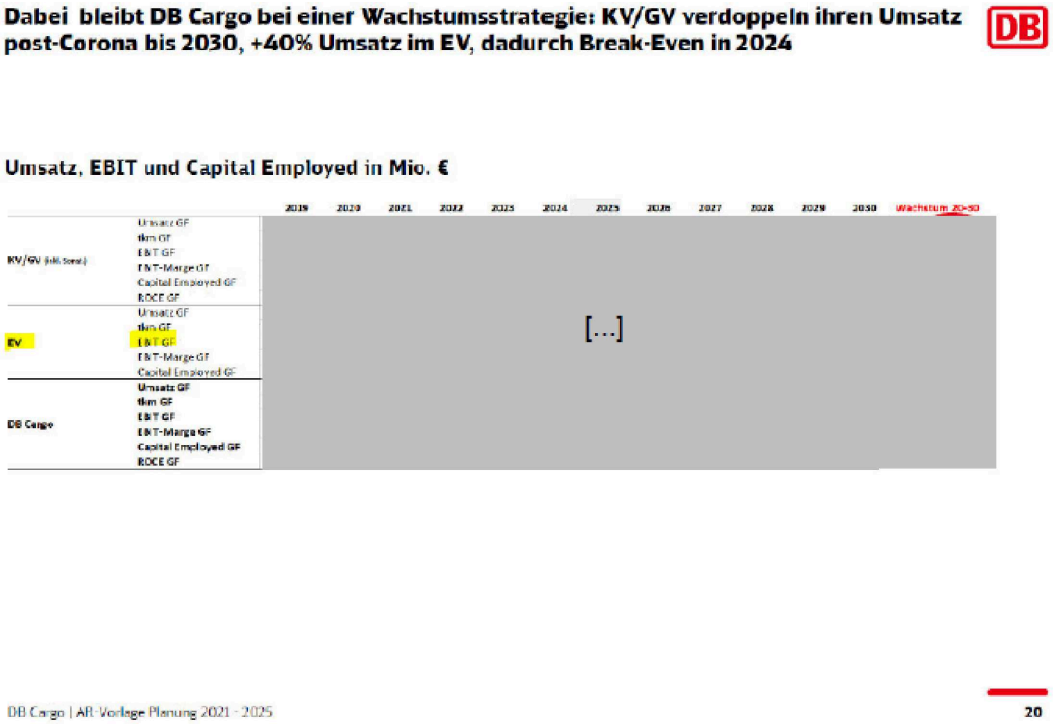
	Vurderingskriterier					
Metode	Fordele for den nationale økonomi	Økologiske fordele	Strategisk positionering af DB Cargo	DB Cargos økonomi	DB Cargos personale	Indenlandsk og europæisk jernbanesystem
Videreudvikling af segmentet med yderligere bistand og statsstøtte						
Videreudvikling uden yderligere statsstøtte						
Fokus på kernekunder						
Lukning af segmentet						

++ = meget positivt mærke + = positivt mærke 0 = neutralt mærke
- = negativt mærke -- = meget negativt mærke

(66) I 2020 nedsatte DB Cargo et nyt ledelsesteam og vedtog en ny forretningsstrategi (»Strong Cargo« — »Starke Cargo«). SWL-undersøgelsens konklusioner blev ikke direkte implementeret i DB Cargos overordnede forretningsstrategi, men udgjorde et vigtigt grundlag for udarbejdelsen af »Starke Cargo«-strategien. Den nye forretningsstrategi var i det væsentlige en vækststrategi og omfattede en strategi for segmentet for enkeltvognstrafik, som havde paralleller til SWL-undersøgelsens scenarie »yderligere udvikling af segmentet med yderligere bistand og statsstøtte«. Dette var baseret på to grunde: i) forventningen om statsstøtte på grund af den politiske vilje til yderligere at fremme en trafikoverflytning fra vej til jernbane og ii) risikoen for negative netværkseffekter i et nedskæringsscenarie, som blev anset for høj. Ifølge den mellemlangsigtede plan fra 2020 ville segmentet for enkeltvognstrafik stadig være tabsgivende på lang sigt (udtrykt i EBIT) (se figur 5).

Figur 5

DB Cargo-indikatorer i den mellemlangsigtede plan fra 2020 efter forretningssegment



Kilde: *Mellemlangsigtet plan fra 2020 forelagt af Tyskland* ([29]).

(67) På tidspunktet for gennemførelsen af »Starke Cargo«-strategien var statsstøtten »Trassenkostenentlastung« (nedsættelse af sporadgangsafgifter) med et beløb på 350 mio. EUR om året for sektoren som helhed allerede i kraft fra den 1. juli 2018 indtil den 30. juni 2023 (senere blev den yderligere forlænget efter 2023) ([30]). Fra og med den mellemlangsigtede plan fra 2020 forventede DB Cargo desuden statsstøtte »Anlagenpreisförderung« (støtte til oprangering af tog) med et samlet beløb på 200 mio. EUR i perioden 2021-2025 (faktisk indførelse i 2020 af forbundsministeriet for digitalisering og transport) ([31]).

([29]) *Oversættelse af den tyske original* [kun fremhævet del]:
SWL EBIT GF.

([30]) Godkendt ved Kommissionens afgørelse C(2018) 8744 final af 10. december 2018 i sag SA.51956 — Støtteordning til fremme af jernbanegodstransport (EUT C 14 af 11.1.2019, s. 1), ændret og forlænget ved Kommissionens afgørelse C(2023) 9130 final af 19. december 2023 i sag SA.109540 (2023/N) — Forlængelse og ændring af støtteordning til fremme af jernbanegodstransport gennem delvis finansiering af sporadgangsafgifter (EUT C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

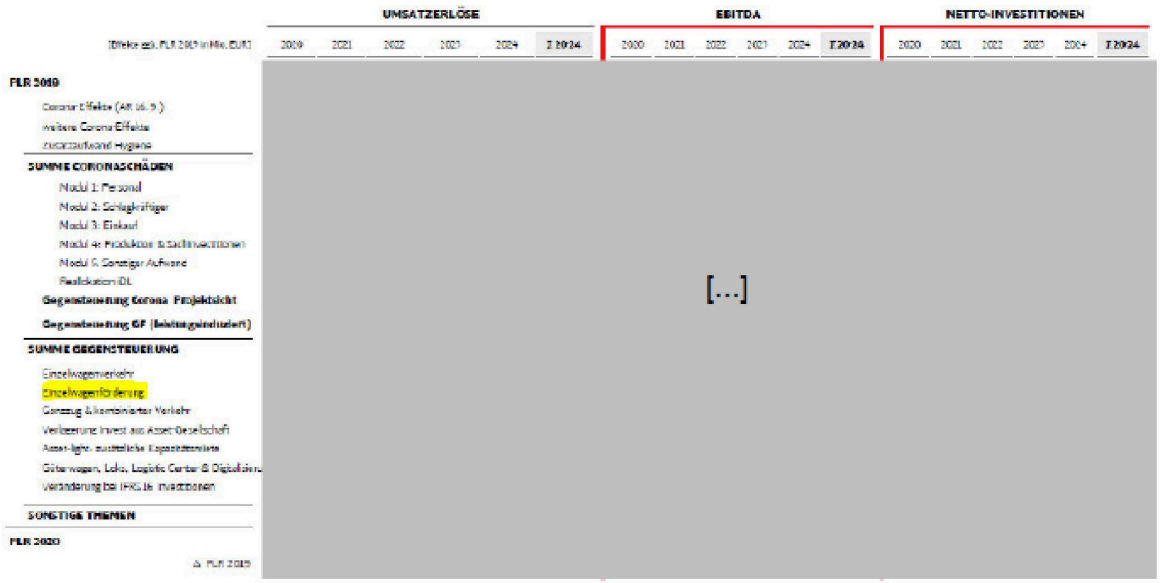
([31]) Godkendt ved Kommissionens afgørelse C(2020) 7533 final af 4. november 2020 i sag SA.58046 (2020/N) — Støtte til jernbanegodstransport (enkeltvogn) (EUT C 421 af 4.12.2020, s. 1).

(68) I lighed med den mellemlangsigtede plan fra 2020 omfatter de mellemlangsigtede planer fra 2021 og 2022 også statsstøtte til DB Cargos segment for enkeltvognstrafik som vist i Figur 6: mid-term plan 2020 SWL State support.

(69) Planerne for 2021 og 2022 omfatter imidlertid ikke kun støtte til oprangering af tog (»Anlagenpreisförderung« — APS), men også yderligere støtte til enkeltvognstrafik. I den forbindelse nævnes det i den mellemlangsigtede plan fra 2022, at der er behov for yderligere 198 mio. EUR ud over de 102 mio. EUR, der er medtaget i forbundsbudgettet.

Figur 6

Mellemlangsigtet plan 2020 — Statsstøtte til enkeltvognstrafik

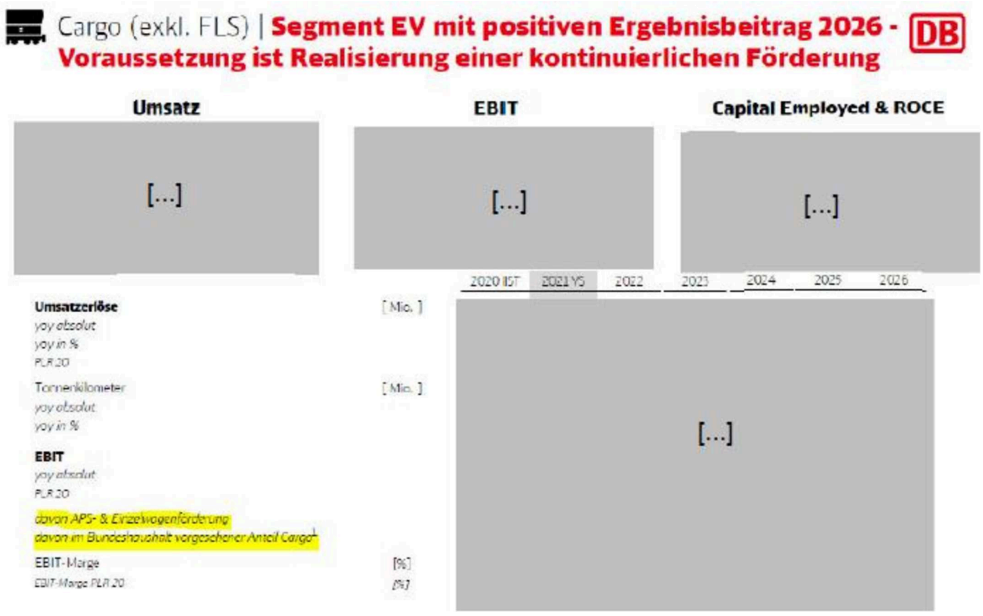


Kilde: *Mellemlangsigtet plan for DB Cargo 2020 som forelagt af Tyskland* ([32]).

([32]) *Oversættelse af den tyske original* [kun fremhævet del]:
Tilskud til enkeltvognstrafik.

Figur 7

Mellemlangsigtet plan 2021 — Statsstøtte til enkeltvognstrafik

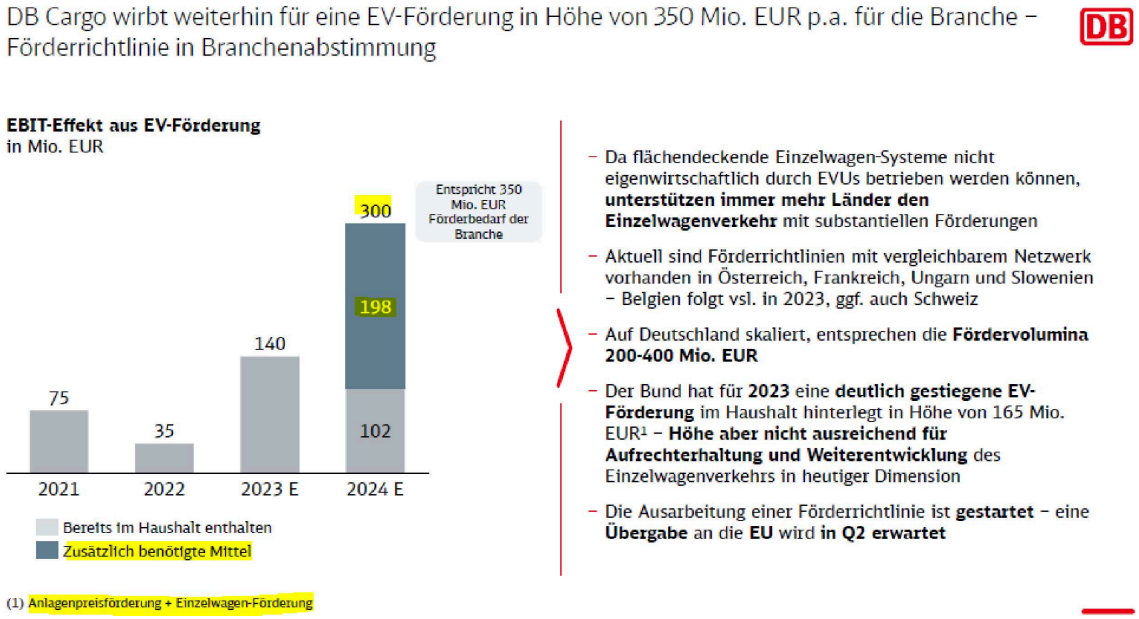


Kilde: *Mellemlangsigtet plan for DB Cargo 2021 som forelagt af Tyskland* ([33]).

([33]) *Oversættelse af den tyske original* [kun fremhævet del]:
Heraf støtte til oprangering af tog og tilskud til enkeltvognstrafik
Heraf den del af DB Cargo, der er opført på forbundsbudgettet.

Figur 8

Mellemlangsigtet plan 2022 — Statsstøtte til enkeltvognstrafik



Kilde: *Mellemlangsigtet plan for DB Cargo 2022 forelagt af Tyskland* ([34]).

2.3.2. *Prisfastsættelse af koncerninterne tjenester (»foranstaltning 2«)*

(70) DB AG leverer forskellige tjenester og støttefunktioner til selskaberne i DB-koncernen, herunder DB Cargo, på grundlag af koncerninterne aftaler.

(71) Kommissionen identificerede følgende koncerninterne tjenester, der blev leveret til DB Cargo: i) analyser (big data-analyse, prognoser og trafikmodeller), ii) regnskab, iii) fast ejendom, iv) IT-tjenester, v) personaletjenester og vi) uddannelse (betragtning 26 til åbningsafgørelsen).

(72) Omkostningerne ved de koncerninterne tjenester debiteres DB Cargo på grundlag af koncerninterne aftaler. Kommissionens gav imidlertid udtryk for den opfattelse i åbningsafgørelsen, at de koncerninterne tjenester, der blev leveret til DB Cargo, muligvis ikke var begrænset til de koncerninterne tjenester, der er nævnt i betragtning 71: Ifølge oplysninger offentliggjort af DB AG (se f.eks. DB AG's integrerede rapport fra 2016 ([35])) blev omkostningerne til nogle af disse tjenester, f.eks. markedsføring, menneskelige ressourcer, kommunikation og juridiske anliggender, ikke overført til DB Cargo, men blev afholdt af DB AG (betragtning 27 og 28 til åbningsafgørelsen).

([34]) *Oversættelse af den tyske original* [kun fremhævet del]:
Yderligere nødvendige midler
1) støtte til oprangering af tog og tilskud til enkeltvognstrafik.

([35]) DB AG's integrerede rapport fra 2016, s. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (tilgået den 3.12.2021): »Omkostningerne til koncernfunktioner overføres ikke til forretningsenhederne (ingen »koncerngebyrer«). For at undgå fordrejninger eller vilkårlige betalingskrav bæres omkostningerne ved de leverede tjenester af holdingselskabet selv og overvæltes ikke. Det betyder, at koncernselskaber ikke betaler koncerngebyrer for disse tjenester.«

2.3.3. *Fordelagtige finansieringsvilkår for lån ydet af DB Treasury (»foranstaltning 3«)*

(73) DB Cargo ydes kort- og langfristede lån af DB Treasury. DB Treasury er den enhed i DB AG, der er ansvarlig for koncernens likviditetsstyring og finansiering.

(74) Koncerninterne lån til fordel for DB AG's helejede datterselskaber, f.eks. DB Cargo, er ikke sikret, da DB AG som den eneste aktionær i DB Cargo opererer både som kapitalindskyder og som långiver. DB Cargo har derfor været i stand til at optage lån uden at anvende sine aktiver som sikkerhed.

(75) Tyskland anerkendte også eksistensen af kortfristede lån og bekræftede, at DB Cargo siden 2013 havde modtaget følgende udestående langfristede lån fra DB Treasury:

Tabel 8

Udestående langfristede lån (situationen pr. 24. juni 2020)

	Nominelt beløb (EUR)	Restværdi pr. 20.3.2020 (EUR)	Underskriftsdato	Startdato	Slutdato	Rentesats
1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Åbningsafgørelsen*.

2.3.4. *BEV's delvise dækning af aflønningen af tjenestemænd ansat af DB Cargo (»foranstaltning 4«)*

(76) Foranstaltning 4 vedrører statens delvise dækning af vederlaget til jernbanetjenestemænd (dvs. tjenestemænd, der tidligere havde arbejdet for det nationale jernbaneselskab, Deutsche Bundesbahn, før det blev omdannet til et handelsselskab og blev til DB AG), som leveres til DB Cargos arbejdsstyrke fra BEV.

(77) Som led i liberaliseringen af den tyske jernbanesektor ([36]), som indebar omdannelsen af de tyske nationale jernbaner til et selskab, der var stiftet som *Aktiengesellschaften* fra 1994 (se betragtning 11 og 15), oprettede og finansierede Tyskland med egne midler en forbundsjernbanefond (*Bundeseisenbahnvermögen*, »BEV«). Et af fondens mål var at overtage de jernbanetjenestemænd, der tidligere var ansat af Deutsche Bundesbahn, og støtte deres fordeling til DB AG's arbejdsstyrke (og in fine til DB-koncernens datterselskaber f.eks. DB Cargo), for så vidt som de ikke var blevet placeret i andre enheder. BEV er en formel arbejdsgiver for jernbanetjenestemænd og er også ansvarlig for forvaltningen af pensionerne til de pensionerede tjenestemænd, og den forvalter jernbanetjenestemændenes sygesikringsordning. Eftersom statstjenestemænd retligt set ikke kan overføres til arbejde i en privat virksomhed uden et specifikt retsgrundlag, blev BEV's fordeling af jernbanetjenestemænd muliggjort ved indførelsen af § 143a, stk. 1, i *Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland* (Forbundsrepublikken Tysklands grundlov), som skabte et retsgrundlag for placeringsordningen. Det er ligeledes fastslået, at BEV har placeret jernbanetjenestemænd i private virksomheder, f.eks. DB AG's konkurrenter, og i visse statslige organer. Disse placeringer, som har været af begrænset omfang, er udelukkende baseret på § 29 i *Bundesbeamtengesetz* (forbundslov om tjenestemænd, herefter »BBG«) ([37]), som kræver den relevante tjenestemands samtykke.

(78) Omstillingen af de tyske jernbaner blev tilrettelagt ved en lov om grundlæggelsen af Deutsche Bahn AG (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz* »DBGrG«), som bl.a. fastlægger forholdet mellem BEV og DB AG. Bestemmelsen om overførsel af jernbanetjenestemænd fra BEV til DB AG er fastsat i § 12 i DBGrG. I henhold til § 12, stk. 3, i DBGrG bevarer de jernbanetjenestemænd, der er tilknyttet DB AG, deres retlige status som tjenestemænd. § 12 i DBGrG suppleres af §§ 21 og 23 i DBGrG, som pålægger DB AG en forpligtelse til at godtgøre BEV omkostningerne for de ansatte i henhold til »als-ob-Kosten-Prinzip« (»omkostninger, som om princippet var gældende«). I henhold til § 21, stk. 1, i DBGrG, udbetaler DB AG: »vederlag til BEV for de tjenestemænd, der er placeret hos BEV i henhold til § 12, stk. 2 og 3, i DBGrG, svarende til de udgifter, som BEV afholder eller er forpligtet til at betale for arbejde udført af sammenlignelige arbejdstagere, der skal nyansættes af selskabet, herunder arbejdsgivernes andele af lovpligtige socialsikringsydelser og supplerende arbejdsmarkedspensionsordninger« ([38]).

(79) En aftale indgået mellem BEV og DB AG på grundlag af § 21, stk. 8, i DBGrG regulerer detaljerne i godtgørelsessystemet. De udgifter, der skal godtgøres, beregnes særskilt for hver enkelt tjenestemand, lægges sammen og godtgøres til BEV månedligt. DB AG betaler også pro rata personaleadministrationsomkostninger til BEV. I henhold til § 13 i DBGrG har BEV beføjelse til at kontrollere rigtigheden af indplaceringen af jernbanetjenestemænd i den relevante løngruppe, hvilket i høj grad bestemmer de personaleomkostninger, der skal godtgøres. Desuden udarbejdes og attesteres den årlige opgørelse over godtgørelse af personaleomkostninger af en uafhængig revisor.

(80) Overførslen sker til DB AG som koncern og ikke til et af koncernens datterselskaber. Følgelig refunderer DB AG personaleudgifterne for de tjenestemænd, der er placeret i DB AG, til BEV. Der sker ingen direkte betaling af personaleomkostninger fra DB Cargo til BEV.

([36]) Fra 1991 udarbejdede Unionen lovgivning for at åbne jernbanerne for konkurrence med henblik på at hjælpe dem med at genvinde deres andel af vej- og lufttransporten. Efter Kommissionens successive forslag vedtog EU-lovgiveren fire sæt retsakter, kendt som fire jernbanepakker (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_da). Det er den anden jernbanepakke, der består af forskellige retsakter, som blev vedtaget i 2004, og som anses for at være afgørende for liberaliseringen af jernbanegodstransporten ved fuldt ud at åbne markedet for jernbanegodstransport for konkurrence. For så vidt angår jernbanegodssektoren er det datoen den 1. januar 2007, der betragtes som datoen for den fuldstændige liberalisering, idet jernbanegodstransportoperatører med licens fra denne dato i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj) fik adgang til infrastrukturen i alle medlemsstater med henblik på at udføre alle former for jernbanegodstransport på lige vilkår.

([37]) I overensstemmelse med denne bestemmelse kan statstjenestemænd med deres samtykke midlertidigt udføre en aktivitet, der svarer til deres opgaver, i et offentligt organ eller i andre organer, hvor den offentlige interesse kræver det.

([38]) Bestemmelserne i § 21 i DBGrG har været uændrede siden 1994 for så vidt angår selve als-ob-Kosten-reglen. Begrænsede ændringer af § 21 i DBGrG i maj 2021 medførte en forpligtelse for DB AG til fortsat at godtgøre personaleomkostningerne, selv om en placeret jernbanearbejder blev afskediget som følge af gennemførelsen af rationaliseringsforanstaltninger.

(81) I situationer, hvor BEV placerer jernbanetjenestemænd i andre private virksomheder end DB AG, indgår BEV en aftale med den pågældende jernbanevirksomhed om godtgørelse af udgifter til tilrådighedsstillelse af personale. Bestemmelserne i sådanne aftaler svarer til bestemmelserne i § 21 i DBGrG, der fastsætter »als-ob-Kosten«-princippet.

(82) Foranstaltning 4 vedrører kun den pulje af jernbanetjenestemænd, der eksisterede på tidspunktet for omdannelsen af Deutsche Bundesbahn i 1994. Der er ikke blevet ansat en ny jernbanetjenestemand siden 1993. Foranstaltning 4 vedrører således en gruppe af tjenestemænd, som hurtigt bliver mindre og mindre i betragtning af aldersstrukturen i denne gruppe (mere end 60 % af de berørte arbejdstagere går på pension inden 2032). I 2023 vedrørte foranstaltningen kun ca. 8 % af DB Cargos samlede arbejdsstyrke.

2.4. **Begrundelse for indledning af proceduren**

(83) Ifølge Kommissionens foreløbige vurdering i åbningsafgørelsen udgjorde de fire undersøgte foranstaltninger statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(84) Med hensyn til *resultatoverførselsaftalen* rejste Kommissionen — i betragtning af aftalens varighed og fraværet af et loft med hensyn til dens tabsdækning og de fortsatte tab lige siden indgåelsen af resultatoverførselsaftalen — tvivl om, hvorvidt DB ML's og DB AG's fortsatte dækning af DB Cargos gentagne tab uden at have vurderet, om resultatoverførselsaftalen burde opsiges med henblik på at redde den resterende del af kapitalen, kunne have medført en uberettiget og selektiv fordel for DB Cargo som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF. I betragtning af denne tvivl anmodede Kommissionen om en yderligere afklaring af de retlige rammer og selskabsstrukturen samt de kontraktlige ordninger inden for DB AG-koncernen, hvorved moderselskabet i årenes løb absorberer DB Cargos tab. Kommissionen bemærkede endvidere, at resultatoverførselsaftalen kunne tilregnes den tyske stat, hovedsagelig på grundlag af den tyske stats fulde ejerskab af DB Cargo og dets moderselskab DB AG, som indebærer en mulighed for at udpege medlemmer af tilsynsrådene for disse enheder, og på grundlag af det lovbestemte krav om en formel godkendelse af en resultatoverførselsaftale fra aktionærens side. Kommissionen anerkendte, at DB AG og DB Cargo er stiftet som *Aktiengesellschaften* under privatretten, hvilket betyder, at disse selskabers generalforsamlinger i princippet ikke kan udstede instrukser til deres bestyrelse. Kommissionen anerkendte også, at DB AG's tilsynsråd ikke bestod af et flertal af regeringsrepræsentanter. I den foreliggende sag kunne Kommissionen imidlertid, henset til jernbanegodstransportens strategiske betydning for forbundsregeringens transportpolitik, ikke udelukke, at staten gennem sin tilstedeværelse i DB AG's tilsynsråd indirekte kunne have påvirket bestyrelsens beslutninger.

(85) Med hensyn til *prisfastsættelse af koncerninterne tjenester* bemærkede Kommissionen navnlig, at koncerninterne tjenester til DB Cargo ifølge oplysninger offentliggjort af DB AG blev leveret gratis eller under markedspriserne, og at Tyskland ikke havde fremlagt analyser eller data til støtte for sin påstand om, at disse tjenester blev leveret på armslængdevilkår. Kommissionen bemærkede, at det i mangel af tilstrækkelige beviser for, at de koncerninterne tjenester, der blev leveret til DB Cargo på grundlag af aftaler med DB AG, var i overensstemmelse med normale markedsvilkår, ikke kunne udelukkes, at disse tjenester gav DB Cargo en fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF. Kommissionen opfordrede Tyskland til at fremlægge yderligere oplysninger og dokumentation vedrørende de koncerninterne tjenester, der leveres til DB Cargo, navnlig med hensyn til vilkårene og betingelserne i aftalerne om levering af tjenester til DB Cargo, deres omkostningsgrundlag og andre markedsprisrelaterede oplysninger. Endvidere kunne Kommissionen ikke udelukke, at foranstaltning 2 kunne tilregnes den tyske stat. Kommissionen har i denne forbindelse taget hensyn til den tyske stats fulde ejerskab af DB Cargo og dets moderselskab DB AG, herunder muligheden for at træffe alle beslutninger på DB AG's generalforsamling på egen hånd, og den omstændighed, at DB AG's beslutning om at levere koncerninterne tjenester til sine datterselskaber kunne have en betydelig indvirkning på DB AG's budget og dermed på aktionærens interesser.

(86) Med hensyn til *finansieringsbetingelser for lån ydet af DB Treasury* bemærkede Kommissionen navnlig, at Tyskland ikke havde fremlagt dokumentation til støtte for sin påstand om, at disse betingelser var i overensstemmelse med markedsvilkårene og overholdt armslængdeprincippet. Kommissionen bemærkede endvidere, at Tysklands påstand ikke tog hensyn til, at DB Cargo havde bedre kreditvurderinger på grund af den gældende resultatoverførselsaftale, mens der i overensstemmelse med den relevante sektorspecifikke EU-lovgivning kun kan ydes lån mellem retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed under hensyntagen til den pågældende enheds individuelle risikoprofil. Desuden tog Kommissionen hensyn til, at DB Cargo ikke stillede sikkerhed for alle udestående langfristede lån.

(87) På grundlag af disse elementer fandt Kommissionen, at det ikke kunne udelukkes, at DB Cargo potentielt modtog en fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF i form af finansieringsbetingelser fra DB Treasury, som ikke var i overensstemmelse med markedsvilkårene. Kommissionen opfordrede Tyskland og interesserede parter til at fremlægge yderligere oplysninger og dokumentation for at fastslå, om de lån, som DB Treasury ydede DB Cargo, er i overensstemmelse med markedsvilkårene. Dertil kommer, at Kommissionen kunne ikke udelukke, at foranstaltning 3 kunne tilregnes den tyske stat. I denne forbindelse tog Kommissionen hensyn til den tyske stats fulde ejerskab af DB Cargo og dets moderselskab DB AG. Kommissionen var foreløbig af den opfattelse, at organiseringen af likviditetstjenesterne og prisvilkårene kunne have en betydelig indvirkning på DB AG's budget. Det kunne således ikke udelukkes, at beslutningen om, hvordan der skulle ydes finansiering til datterselskaber, og på hvilke betingelser, var af grundlæggende betydning for DB-koncernens øverste ledelsesniveau og også for dens aktionær, den tyske stat.

(88) Med hensyn til BEV's delvise dækning af aflønningen af tjenestemænd bemærkede Kommissionen, at Tyskland ikke fremlagde dokumentation for, at de omkostninger til ansættelse af tjenestemænd, som DB Cargo afholdt, faktisk svarede til markedspriserne for tilsvarende kvalificeret personale. Kommissionen kunne derfor ikke udelukke, at den omstændighed, at BEV dækker visse omkostninger for DB Cargos personale, udgør en fordel for DB Cargo. Kommissionen opfordrede Tyskland og interesserede parter til at fremlægge yderligere oplysninger og dokumentation vedrørende eksistensen af en selektiv fordel i forbindelse med foranstaltning 4. Med hensyn til tilregnelsen af foranstaltning 4 til staten bemærkede Kommissionen endvidere, at afgørelsen vedrørende den enhed, der afholder omkostningerne til aflønning af de tjenestemænd, der er placeret i DB AG, var baseret på en lovbestemmelse i DBGrG, som Forbundsdagen godkendte, og derfor kunne tilregnes staten.

(89) Ifølge Kommissionens foreløbige vurdering omfattede de fire undersøgte foranstaltninger Tysklands ressourcer på grund af landets fulde ejerskab af DB Cargo via DB AG og på grund af den offentlige finansiering af BEV. Kommissionen fandt også foreløbigt, at alle de pågældende foranstaltninger kunne forbedre DB Cargos konkurrencemæssige stilling og derfor kunne fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

(90) Med hensyn til foreneligheden med det indre marked havde Kommissionen ikke fundet grundlag for de pågældende foranstaltningers forenelighed og bemærkede, at Tyskland ikke havde fremført argumenter til støtte for, at de var forenelige med det indre marked. Kommissionen opfordrede Tyskland og interesserede parter til at fremsætte bemærkninger og fremlægge dokumentation for de pågældende foranstaltningers eventuelle forenelighed.

3. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

3.1. ERFA

(91) I sin skrivelse af 19. september 2022 har ERFA forklaret, at den europæiske jernbanegodstransport er yderst konkurrencedygtig, og at private konkurrenter i de seneste år støt har udvidet deres markedsandel i Europa til 48 % i 2020. Ifølge ERFA vil de sandsynligvis videreudvikle den i fremtiden. ERFA har gjort gældende, at selskabet støtter Kommissionens mål om at sikre, at konkurrencen på markedet for jernbanegodstransport ikke forstyrres af statsstøtte. ERFA har i denne forbindelse gjort gældende, at underskud, der automatisk overtages af holdingselskaber, bør betragtes som statsstøtte. ERFA har understreget betydningen af en klar forvaltningsstruktur for statsejede jernbanevirksomheder og har gjort gældende, at DB Cargos langvarige tab i de seneste år, som DB AG systematisk har dækket, giver indtryk af, at forvaltningsstrukturen i denne sag ikke er klar. Ifølge ERFA fjerner enhver usikkerhed i denne henseende behovet for, at statsejede jernbanevirksomheder skal operere på normale markedsvilkår, hvilket fordrejer konkurrencen. ERFA har desuden opfordret til gennemsigtighed med hensyn til tjenesteomkostningerne i tilfælde, hvor en statsejet jernbanevirksomhed modtager interne tjenester fra holdingselskabet eller søsterselskabet, eller når den modtager finansiering fra et holdingselskab. ERFA har i det væsentlige gjort gældende, at enhver finansiering, der ydes, skal afspejle normale markedsvilkår for adgang til finansiering for at undgå krydssubsidiering, hvilket ville diskriminere konkurrenterne.

(92) ERFA har også gjort gældende, at lovlig støtte, f.eks. støtte til enkeltvognstrafik eller intermodal transport, ikke må anvendes som et middel til finansiering af kriseramte statsejede virksomheder. ERFA har også gjort gældende, at en sådan statsstøtte, der har til formål at fremme en trafikoverflytning, skal afspejle tjenestens faktiske driftsomkostninger og være begrænset i omfang, så den ikke er i direkte konkurrence med andre markedssegmenter f.eks. bloktogstrafik. ERFA har gjort gældende, at en sådan statsstøtte heller ikke må anvendes til at dumpe prisen for at overtage markedet fra nye markedsdeltagere. ERFA har gjort gældende, at statsejede virksomheder, der modtager offentlig støtte til visse operationer, f.eks. enkeltvognstrafik, bør sikre adskillelse af regnskaber og organisation fra andre aktiviteter — navnlig aktiviteter, der gennemføres i konkurrence med private og uafhængige aktører. ERFA har gjort gældende, at overdreven statsstøtte til aktiviteter, som statsejede jernbanevirksomheder dominerer, f.eks. enkeltvognstrafik, fordrejer konkurrencen.

3.2. **Klageren**

(93) I sin skrivelse af 19. september 2022 har klageren glædet sig over Kommissionens foreløbige vurdering af, at de fire pågældende foranstaltninger kunne udgøre statsstøtte, og at der ville være tvivl om deres forenelighed. Klageren har beklaget, at Tyskland ikke reelt har suspenderet gennemførelsen af disse foranstaltninger, således om det kræves efter fast retspraksis.

(94) Klageren har anført, at alle de pågældende foranstaltninger, der er opregnet i betragtning 14 til åbningsafgørelsen, udgør statsstøtte.

(95) For det første har klageren anført, at alle de pågældende foranstaltninger involverer statsmidler. Med hensyn til foranstaltning 1, 2 og 3 har klageren navnlig anført, at Tyskland er eneejer af DB AG og kontrollerer de stemmer, der er knyttet til aktierne, og at DB AG derfor skal betragtes som en offentlig virksomhed som omhandlet i Kommissionens direktiv 2006/111/EF ([39]). Som eneaktionær er Tyskland i stand til at styre anvendelsen af DB AG's midler, hvilket er tilstrækkeligt til at kvalificere dem som statsmidler. Klageren har desuden anført, at den omstændighed, at disse foranstaltninger ville blive finansieret af forretningsoverskud, der opnås inden for DB-koncernen, som hævdet af Tyskland, er udokumenteret og under alle omstændigheder irrelevant. Med hensyn til foranstaltning 4 har klageren gjort gældende, at denne foranstaltning finansieres af BEV, som er en statslig enhed, og hvis midler er statsmidler.

(96) For det andet har klageren gjort gældende, at de pågældende foranstaltninger kan tilregnes den tyske stat. Klageren har bemærket, at DB AG er en offentlig virksomhed, og at en foranstaltning kan tilregnes staten, når de offentlige myndigheder på den ene eller anden måde kan anses for at have været involveret i vedtagelsen af foranstaltningen. Klageren har påpeget, at tilregnelsen af en bestemt foranstaltning kan udledes af en række indikatorer, der følger af sagens omstændigheder og den sammenhæng, hvori foranstaltningen blev truffet, herunder indikatorer, der viser, at det er usandsynligt, at offentlige myndigheder ikke var involveret i vedtagelsen af foranstaltningen. Klageren har endvidere anført følgende:

a) Med hensyn til foranstaltning 1 har klageren anført, at den tyske stat specifikt har tilskyndet DB AG til at vedtage resultatoverførselsaftalen, som den havde godkendt, i sin egenskab af eneaktionær i DB AG. Der er direkte beviser for statens involvering i denne beslutning. Resultatoverførselsaftalen kunne ikke have virkning uden godkendelse fra DB AG's aktionær. Den omstændighed, at godkendelsen kun er formel, som Tyskland har gjort gældende, er ikke relevant i lyset af retspraksis ([40]). Uanset hvordan statens beføjelser som aktionær kan udøves, kunne den tyske regering have blokeret vedtagelsen af resultatoverførselsaftalen, hvis den ikke havde fundet den passende. Desuden sker resultatoverførslen på årsbasis og godkendes af DB AG's bestyrelse, der for størstedelens vedkommende repræsenterer statens aktiepost.

([39]) Kommissionens direktiv 2006/111/EF af 16. november 2006 om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemskuelighed i bestemte virksomheder (EUT L 318 af 17.11.2006, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Jf. analogt Domstolens dom af 2.2.1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy mod Kommissionen, sag 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, præmis 34 og 36.

b) Med hensyn til foranstaltning 2 og 3 har klageren bemærket, at der er en række indikatorer, der følger af sagens omstændigheder og den kontekst, hvori disse foranstaltninger blev truffet, og som viser statens involvering eller den manglende sandsynlighed for, at den ikke er involveret, selv om disse foranstaltninger ikke blev vedtaget direkte af staten, som det var tilfældet med resultatoverførselsaftalen. Disse indikatorer, som også er relevante for vurderingen af tilregnelsen af foranstaltning 1, er følgende:

1) I modsætning til, hvad Tyskland har gjort gældende, kontrollerer Tyskland DB Cargo og de øvrige selskaber i DB-koncernen. Denne kontrol stammer fra det samlede ejerskab af DB Cargo og forstærkes af den resultatoverførselsaftale, der er indgået mellem DB Cargo og DB AG, hvorved førstnævnte underordner ledelsen af sit selskab under sidstnævnte. Det bekræftes også af den tyske stats lovbestemte forpligtelse til at udøve en passende grad af indflydelse på de selskaber, som den har kapitalandele i, herunder indirekte, hvis kapitalandelen er af særlig politisk eller økonomisk betydning for Tyskland ([41]),

2) I modsætning til, hvad Tyskland har gjort gældende, kontrollerer Tyskland DB AG's aktiviteter, da staten udpeger halvdelen af medlemmerne af DB AG's tilsynsråd, som igen udnævner bestyrelsen, hvilket skaber en indflydelseskæde, der afspejler statens aktiepost på 100 % og dens dominerende indflydelse. Tilsynsrådets medlemmer er fritaget for den generelle tavshedspligt, der gælder for aktieselskaber, i de rapporter, de indsender til staten ([42]), de og skal tage hensyn til Tysklands særlige interesser i forbindelse med varetagelsen af deres opgaver ([43]).

3) Tysklands påstande om, at foranstaltning 2 og 3 er virksomhedsledelsesbeslutninger, der ikke involverer DB AG's aktionær (hverken direkte via generalforsamlingen eller via tilsynsrådet), er ikke troværdige i betragtning af deres potentielle økonomiske indvirkning på DB AG's budget. I overensstemmelse med bestemmelserne i Grundsätze ([44]) kræver transaktioner af grundlæggende betydning og andre af bestyrelsens beslutninger, der har stor indflydelse på selskabets forretningsaktiviteter og på dets aktiver, finansielle situation eller indkomstsituation, tilsynsrådets godkendelse.

4) Den tyske stats interesse i at modtage udbytte fra DB-koncernen viser, at staten må have været involveret i foranstaltning 2 og 3.

5) I modsætning til, hvad Tyskland har gjort gældende, er DB AG ikke blot et privatretligt selskab, der nyder godt af den højeste grad af frihed og uafhængighed af sine aktionærer. Tværtimod er staten i henhold til de relevante bestemmelser i BHO og *Grundsätze* forpligtet til aktivt at udøve sin indflydelse på DB AG for at sikre offentlighedens interesse. Desuden pålægger *Grundsätze* virksomheder, hvori den tyske stat har en kapitalandel, flere specifikke forpligtelser, der går ud over, hvad der kan forventes af en privat virksomhed (herunder at handle på en ansvarlig og etisk forsvarlig måde, anvende virksomhedens ressourcer økonomisk og bæredygtigt og respektere Unionens statsstøtteregler). Endelig modtager DB AG løbende og ubetinget statsstøtte og udøver derfor ikke sine aktiviteter under normale konkurrencevilkår med deltagelse fra private erhvervsdrivende, hvilket er et yderligere tegn på statslig indflydelse.

c) Med hensyn til foranstaltning 4 har klageren anført, at den stammer fra lovbestemmelser i DBGrG og derfor kan tilregnes staten.

([41]) § 65, stk. 1, nr. 3, i *Bundeshaushaltsordnung* (forbundsbudgetloven, herefter »BHO«) og §§ 15 og 19 i *Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes* (kodeks for selskabsledelse, herefter »Grundsätze«), s. 34 og 35.
([42]) § 394 i *Aktiengesetz*.
([43]) § 65, stk. 1, nr. 3, i BHO og §§ 15 og 19 i Grundsätze.
([44]) § 16 i *Grundsätze*.

(97) For det tredje har klageren gjort gældende, at de pågældende foranstaltninger giver DB Cargo en økonomisk fordel. Klageren har navnlig anført:

a) for så vidt angår foranstaltning 1, at Tyskland ikke har fremlagt relevante oplysninger eller beviser for, at det har handlet i sin egenskab af aktionær i DB AG snarere end i sin egenskab af offentlig myndighed, og at det markedsøkonomiske investorprincip derfor ikke finder anvendelse. Hvis Kommissionen finder, at princippet finder anvendelse, har klageren gjort gældende, at der ikke er tilstrækkelige elementer, der viser, at en privat aktør i en situation, der ligger så tæt som muligt på DB AG's, faktisk ville indgå en resultatoverførselsaftale med et datterselskab som DB Cargo og på de gældende betingelser. I denne forbindelse har klageren henvist til DB Cargos fortsatte tab under den resultatoverførselsaftale, der var gældende mellem 1999 og 2012, og til den omstændighed, at der på trods af disse tab blev indgået en ny resultatoverførselsaftale, som var en ubetinget aftale, der hverken var begrænset i omfang eller beløb, i 2012, som derefter automatisk blev fornyet i 2016 og 2018. Klageren har endvidere bemærket, at der på grundlag af de markedsdata, der var tilgængelige i 2012, og i betragtning af den årlige tabsdækning ikke var udsigt til at opnå fortjeneste. Endelig har klageren påpeget, at resultatoverførselsaftalen blev vedtaget og opretholdt, selv om Tyskland havde den nødvendige skønsmargen til ikke at indgå en sådan aftale i første omgang og til at opsige den til enhver tid. Desuden har klageren bemærket, at Tyskland ved i forbindelse med foranstaltning 3 at hævde, at DB AG og DB Cargo har samme kreditvurdering takket være resultatoverførselsaftalen, anerkendte den positive virkning af resultatoverførselsaftalen på DB Cargos vurdering og dermed anerkendte, at resultatoverførselsaftalen giver DB Cargo en fordel

b) for så vidt angår foranstaltning 2, at Tysklands påstand om, at koncerninterne tjenester leveres på armslængdevilkår, ikke understøttes af økonomiske analyser og faktisk modsiges af officielt offentliggjorte oplysninger

c) for så vidt angår foranstaltning 3, at Tysklands påstand om, at lån ydet af DB Treasury til DB Cargo er baseret på normale markedsvilkår, ikke er underbygget af nogen dokumentation. Denne påstand modsiges faktisk af DB AG's offentligt tilgængelige integrerede rapporter, hvoraf det fremgår, at de pågældende lån ikke havde til formål at give DB AG nogen fortjeneste. Takket være resultatoverførselsaftalen placerer kreditvurderingsbureauer faktisk DB Cargo i de samme kreditkvalitetsgrupper, og DB Cargo nyder således godt af en oppustet kreditvurdering

d) for så vidt angår foranstaltning 4, at DB Cargos ekstraomkostninger ved at ansætte tjenestemænd sammenlignet med omkostningerne for ansatte i den private sektor ikke udgør en unormal byrde for DB Cargo, som kunne kompenseres af staten uden at udgøre statsstøtte. Sådanne ekstraomkostninger udgør ikke kompensation for omkostningerne ved en tidligere undtagelse fra den generelle ordning (dobbelt undtagelse), og foranstaltningen udgør heller ikke kompensation for en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse i overensstemmelse med Altmark-kriterierne. BEV's interventioner giver således DB Cargo en fordel.

4. BEMÆRKNINGER FRA TYSKLAND

4.1. Generelle indledende bemærkninger

(98) Tyskland hævder, at Kommissionen ikke har løftet sin bevisbyrde med hensyn til påvisningen af, at der foreligger støtte, og ikke klart har identificeret tvivl om, hvorvidt de fire omhandlede foranstaltninger er forenelige med det indre marked.

(99) Tyskland har endvidere anført, at konkurrencedynamikken på det tyske jernbanegodsmarked er tilstrækkelig til at afkræfte klagerens påstand om, at markedet er kendetegnet ved konkurrencefordrejninger som følge af påstået statslig indgriben til fordel for DB Cargo. Tyskland har navnlig påpeget, at DB Cargos konkurrenter støt har øget deres markedsandel i Tyskland fra 29 % i 2012 til 57 % i 2022. I modsætning hertil er konkurrenternes markedsandel i andre medlemsstater meget lavere: 54 % i Italien, 51 % i Sverige, 50 % i Polen, 32 % i Østrig, 31 % i Schweiz og 30 % i Belgien ([45]).

([45]) Oplysningerne fra Tyskland stammer fra *9th IRG-Rail Annual Market Monitoring Report* og *9th IRG-Rail Annual Market Monitoring Working Document* fra april 2021.

(100) Tyskland har anført, at det søger at øge jernbanernes markedsandel af den samlede godstransport, navnlig med henblik på dekarbonisering af transportsektoren. I den forbindelse blev der indført flere horisontale støtteforanstaltninger for jernbanegodsvirksomheder. Ifølge Tyskland skaber indledningen af den formelle procedure usikkerhed for hele jernbanegodssektoren, hvilket undergraver målene om dekarbonisering og grøn omstilling.

4.1.1. *Bemærkninger vedrørende de omhandlede foranstaltninger*

(101) Tyskland har gjort gældende, at ingen af de foranstaltninger, der er opregnet i åbningsafgørelsen, udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(102) Med hensyn til foranstaltning 1-3 har Tyskland anført, at vurderingen i åbningsafgørelsen ikke er i overensstemmelse med begrebet en økonomisk enhed.

(103) Tyskland har gjort gældende, at alle virksomheder, der tilhører en koncern, skal behandles som én virksomhed ved anvendelsen af EU's konkurrenceregler ([46]). Når et moderselskab (i dette tilfælde DB AG) udøver kontrol over sine helejede datterselskaber (i dette tilfælde DB Cargo) ([47]), skal hele koncernen kvalificeres som en økonomisk enhed og dermed som én virksomhed som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF ([48]). I denne forbindelse har Tyskland også henvist til fritagelsen af konkurrencebegrænsende aftaler mellem moderselskaber og datterselskaber fra anvendelsen af artikel 101 og 102 i TEUF ([49]). Tyskland har desuden henvist til definitionen af tilknyttede virksomheder i artikel 3, stk. 3, første afsnit, i bilag I til Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 ([50]) og artikel 2, stk. 2, i Kommissionens forordning (EU) nr. 1407/2013 og betragtning 4 til samme forordning ([51]).

(104) Tyskland har endvidere gjort gældende, at der ikke er nogen præcedens til støtte for Kommissionens tilgang til undersøgelse af rent koncerninterne transaktioner i henhold til statsstøttereglerne, og at ulovlig krydssubsidiering inden for integrerede jernbanevirksomheder reelt er udelukket i henhold til Unionens sektorspecifikke reguleringskrav (navnlig direktiv 2012/34/EU ([52]) og (EU) 2016/2370 ([53])) og deres gennemførelse i national ret.

(105) Tyskland har endvidere gjort gældende, at Kommissionens argument er i strid med neutralitetsprincippet i artikel 345 i TEUF. Dette skyldes, at private virksomheder frit kan udforme deres koncerninterne resultatforhold og ikke skal overholde de grænser, der er fastsat i åbningsafgørelsen. Hvis Kommissionen i fremtiden (kun) skulle vurdere alle koncerninterne aftaler og transaktioner i forbindelse med offentlige virksomheder i lyset af statsstøttereglerne og — som det er tilfældet i den foreliggende sag — underlagt en generel mistanke og begrundelsespligt, ville dette udgøre en alvorlig ulempe for offentlige virksomheder.

([46]) F.eks. Rettens dom af 14.10.2004, T-137/02, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG mod Kommissionen, ECLI:EU:T:2004:304, præmis 50.

([47]) Domstolens dom af 10.9.2009, Akzo Nobel m.fl. mod Kommissionen, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Domstolens dom af 14.11.1984, Intermills mod Kommissionen, C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, præmis 9 ff.

([49]) Domstolens dom af 24.10.1996, Viho mod Kommissionen, C-73/95 P, EU:C:1996:405, præmis 16, Domstolens dom af 16.10.2000, Stora Kopparbergs Bergslags mod Kommissionen, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, præmis 26 ff., Domstolens dom af 25.10.1983, AEG mod Kommissionen, C-107/82, ECLI:EU:C:1983:293, præmis 47 ff.

([50]) Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1407/2013 af 18. december 2013 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte (EUT L 352 af 24.12.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). Betragtning 4 lyder: »Ved anvendelsen af traktatens konkurrenceregler forstås ved en virksomhed enhver enhed, som udøver økonomisk virksomhed, uanset enhedens retlige status og finansieringsmåde. Den Europæiske Unions Domstol har fastslået, at alle enheder, som kontrolleres af samme enhed (de jure eller de facto), skal betragtes som en enkelt virksomhed.«

([52]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen (EUT L 352 af 23.12.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. Kompensation for DB Cargos årlige tab i henhold til resultatoverførselsaftalen (foranstaltning 1)

(106) Tyskland har anført, at der ikke er tale om statsmidler i forbindelse med foranstaltning 1, da DB Cargos tab dækkes af det overskud, der genereres inden for DB-koncernen. For at private midler, f.eks. DB-koncernens forretningsmæssige overskud, kan betragtes som statsmidler, er det nødvendigt at påvise, at disse midler til stadighed er under offentlig kontrol og dermed til rådighed for de kompetente nationale myndigheder ([54]). I denne forbindelse har Tyskland også henvist til Domstolens dom ([55]) vedrørende Kommissionens afgørelse (EU) 2016/1208 ([56]).

(107) Tyskland har endvidere gjort gældende, at beslutningen om at dække DB Cargos tab ikke kan tilregnes staten, selv om staten deltog i indgåelsen af resultatoverførselsaftalen via de respektive stemmer på generalforsamlingen, der gjorde det muligt at indgå resultatoverførselsaftalen. Ifølge Tyskland er kriterierne for tilregnelse ikke opfyldt i den foreliggende sag. I denne forbindelse har Tyskland uddybet sine argumenter, der er beskrevet i betragtning 65 til åbningsafgørelsen:

a) DB AG er etableret som et aktieselskab (»Aktiengesellschaft«) under privatretten, en form for virksomhedsorganisation, der giver ledelsen (og tilsynsrådet) frihed og uafhængighed af aktionærernes instrukser (generalforsamlingen har ikke mulighed for at give instrukser til bestyrelsesmedlemmerne eller medlemmerne af tilsynsrådet). Staten kontrollerer derfor ikke DB AG's ledelsesbeslutninger, som træffes af bestyrelsen. Bestyrelsen omfatter ikke regeringsrepræsentanter. Desuden tæller tilsynsrådet kun nogle få regeringsrepræsentanter blandt sine 20 medlemmer (tre medlemmer både på nuværende tidspunkt og på tidspunktet for undertegnelsen af resultatoverførselsaftalen). Der var heller ingen regeringsrepræsentanter i DB Cargos bestyrelse, og kun to regeringsrepræsentanter (en fra forbundsministeriet for digitalisering og transport og en fra forbundsministeriet for økonomi og klimaindsats) i DB Cargos tilsynsråd. DB AG var eneaktionær i DB Cargo på generalforsamlingen.

b) Indgåelse af sådanne aftaler, der reguleres af *Aktiengesetz*, er almindelig praksis i privatretlige koncerner. DB AG fulgte en standardpraksis for virksomheder.

c) Selv om Tyskland anerkender, at repræsentanten for forbundsregeringen på DB AG's generalforsamling gav sit samtykke til indgåelsen af resultatoverførselsaftalen med DB Cargo, har Tyskland gjort gældende, at dette ikke berettiger, at beslutningen tilregnes staten. Ved at godkende indgåelsen af resultatoverførselsaftalen på generalforsamlingen handlede forbundsregeringens repræsentant udelukkende i rollen som aktionær i henhold til AktG, på samme måde som det gælder for private selskaber (§ 293 i AktG). Desuden kan statens samtykke til en foranstaltning ikke i sig selv give anledning til tilregnelse. I modsat fald ville enhver statslig godkendelse af en retshandel gøre den til en »statslig« foranstaltning. Tilregnelse kan kun fastslås, hvis de offentlige myndigheder proaktivt har været involveret i vedtagelsen af denne foranstaltning eller pålagt den.

d) Ifølge Tyskland har Kommissionen bekræftet, at ikke alle foranstaltninger truffet af en offentlig virksomhed til fordel for et datterselskab kan tilregnes staten, i sagen vedrørende *Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário* (EMEF) ([57]). Denne sag vedrørte bl.a. kapitaltilførsler, garantier, koncerninterne lån samt leverings- og tjenesteydelseskontrakter mellem den portugisiske stats jernbaneselskab Comboios de Portugal (CP) og dets helejede datterselskab EMEF.

([54]) Domstolens dom af 10.12.2020, C-160/19 P, Commune di Milano mod Kommissionen, ECLI:EU:C:2020:1012, præmis 30, og Domstolens dom af 28.3.2019, Tyskland mod Kommissionen, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, præmis 58.

([55]) Domstolens dom af 2.3.2021, Kommissionen mod Italien m.fl., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Kommissionens afgørelse (EU) 2016/1208 af 23. december 2015 om statsstøtte ydet af Italien til Banca Tercas (sag SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN)) (EUT L 203 af 28.7.2016, s. 1 ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Kommissionens afgørelse (EU) 2021/2182 af 6. marts 2020, SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) om foranstaltninger til fordel for Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) (EUT L 444 af 10.12.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

e) Tilregnelse til staten på grundlag af generalforsamlingens beslutning ville desuden kræve, at staten havde været i stand til at forhindre foranstaltningen på grund af manglende godkendelse ([58]), hvilket ikke er tilfældet. Selv uden en resultatoverførselsaftale kunne DB AG have overført overskud og tab. Overskud kunne overføres til DB AG på grundlag af en simpel aktionærbeslutning truffet af DB Cargo. DB Cargos tab kunne til enhver tid kompenseres af DB AG med yderligere egenkapitaltilførsler, f.eks. ved at bidrage til kapitalreserven. Sådanne foranstaltninger fra DB AG's side ville ikke involvere staten, men ville være rent koncerninterne foranstaltninger. Dette gælder så meget desto mere for individuelle tabskompensationer på grundlag af resultatoverførselsaftalen. Dette skyldes, at de fandt sted uden statens medvirken. De blev automatisk udført i overensstemmelse med kravene i § 302 AktG og uafhængigt af individuelle beslutninger.

f) Den retlige forpligtelse, der er fastsat i § 65, stk. 2, sammenholdt med § 65, stk. 3, i forbundsbudgetloven (»Bundeshaushaltsordnung« — BHO) (se betragtning [...]), på grundlag af hvilken staten skulle acceptere indgåelsen af resultatoverførselsaftalen, er heller ikke et tegn på tilregnelse, da bestemmelserne i BHO vedrører en »ændring i forbundsregeringens indflydelse« (»Änderung des Einflusses des Bundes«) og dermed kun kontroldelen af aftalen og ikke den del, der vedrører automatisk resultatoverførsel. I den forbindelse har Tyskland endvidere forklaret, at kontrolaftaler og resultatoverførselsaftaler er to forskellige typer aftaler, selv om de ofte kombineres i én aftale, som det er tilfældet med DB Cargo. Under alle omstændigheder er kravet ikke et retligt bindende uafhængigt statsligt godkendelseskrav for den statsejede virksomhed, i dette tilfælde DB AG.

g) Den måde, hvorpå staten fører tilsyn med DB AG, svarer ikke til en grad af tilsyn fra de offentlige myndigheder over DB AG, som ville være relevant som en indikator for tilregnelse. Ingen af de offentlige myndigheder fører administrativt tilsyn med ledelsen af DB AG og dets datterselskaber, navnlig:

a) Forbundsbanestyrelsens virksomhed (»Eisenbahn-Bundesamt« — EBA) vedrører specifikke opgaver i forbindelse med planlægningsgodkendelse, godkendelse af køretøjer og sikkerhedsrelaterede opgaver. Desuden omfatter EBA's aktiviteter også private jernbaneselskaber.

b) Forbundsnetagenturet (»Bundesnetzagentur« — BNetzA), der er den kompetente tilsynsmyndighed, overvåger, at jernbaneinfrastrukturselskaber på både forbunds- og ikkeforbundsniveau overholder de lovgivningsmæssige krav på jernbaneområdet.

c) Forbundsrevisorernes (»Bundesrechnungshof«) aktiviteter vedrører forbundsregeringen og dens budgetmæssige og økonomiske forvaltning (herunder dens handlinger i tilfælde af forbundsregeringens kapitalandele i privatretlige selskaber).

d) Forbundsministeriet for digitalisering og transport fører ikke administrativt tilsyn med »forretningsledelsen« af DB AG og dets datterselskaber. Ministeriet leder og er ansvarligt for arbejdet i det særlige departement, der er ansvarligt for transportpolitikken i forbundsregeringen. Forbundsregeringen handler i sin egenskab af aktionær gennem forvaltning af kapitalandele i forbundsministeriet for digitalisering og transport. Dette omfatter udøvelsen af rettigheder og forpligtelser som (privat) aktionær.

e) Forbundsdagen fører som lovgivende organ ikke administrativt tilsyn med DB AG. Dens overvågning vedrører forbundsregeringens handlinger, og det samme gælder dens udvalgs arbejde.

(108) Desuden berettiger jernbanegodstransportens »strategiske betydning« for »transportpolitikken« ikke til en konstatering af tilregnelse, da indgåelsen af resultatoverførselsaftalen ikke havde til formål at gennemføre politiske mål eller gennemføre en lov. Den økonomiske betydning af resultatoverførselsaftalen kan heller ikke begrunde en sådan konstatering.

(109) Endelig ville det være diskriminerende over for offentligt ejede virksomheder i forhold til privatejede virksomheder, hvis DB AG som statsejet virksomhed ikke fik tilladelse til at anvende et instrument, som private virksomheder også i vid udstrækning anvender, og det er i strid med neutralitetsprincippet som fastsat i artikel 345 i TEUF.

([58]) Domstolens dom af 2.2.1988, Van der Kooy m.fl. mod Kommissionen, C-67/85, C-68/85 og C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, præmis 36.

(110) Tyskland har endvidere gjort gældende, at der ikke er nogen økonomisk fordel i resultatoverførselsaftalen.

(111) Resultatoverførselsaftaler er et almindeligt strukturelt element i koncerner. Indgåelsen af resultatoverførselsaftaler og deres gennemførelse udgør normal markedsadfærd. Resultatoverførselsaftaler anvendes almindeligvis i koncerner, navnlig private virksomheder, i Tyskland med henblik på at etablere en *Vertragskonzern* ([59]) Ifølge Tyskland anvendes resultatoverførselsaftaler jævnligt af virksomheder, der er repræsenteret i det tyske aktieindeks (*Deutscher Aktienindex* —at resultatoverførselsaftaler er almindelige og udbredte i Tyskland. Ifølge de officielle statistikker tegnede koncerner ([60]) sig for næsten 50 % af de samlede selskabsskatteindtægter i skatteåret 2017. Tyskland har desuden henvist til de skattemæssige virkninger af resultatoverførselsaftaler (se betragtning 43).

(112) Tyskland har endvidere gentaget, at de økonomiske virkninger af resultatoverførselsaftalen også kunne opnås, dvs. overførsel af overskud og tab, uden resultatoverførselsaftalen.

(113) Tyskland har desuden henvist til den årlige finansielle planlægning (de mellemlangsigtede planer er en del af denne planlægning) inden for DB-koncernen. DB AG's forventede resultater for koncernselskaberne er defineret som en del af planlægningsrunderne. DB AG's specifikke rentabilitetsforventninger over for koncernselskaberne — og dermed også over for DB Cargo — kan bl.a. ses således:

a) DB AG fastsætter et mål for forrentningen af alle nye investeringer foretaget af koncernens virksomheder, der overstiger markedskapitalomkostningerne.

b) Aflønningsniveauet for medlemmerne af koncernselskabernes bestyrelser afhænger af det pågældende selskabs resultater. Disse resultater omfatter både kortsigtede og langsigtede resultater.

c) Hvis koncernselskaberne ikke opfylder de rentabilitetsmål, som DB AG forventer, kan DB AG også benytte muligheden for at udskifte den øverste ledelse.

d) Gennemførelsen af denne strategi muliggøres netop af kontrolelementet i resultatoverførselsaftalen.

(114) Tyskland har gjort gældende også, at en påstået manglende opsigelse af resultatoverførselsaftalen ikke udgør støtte, da en manglende opsigelse ikke udgør en handling, og der derfor ikke er en »foranstaltning, der faktisk er gennemført« ([61]). Derfor skal vurderingen af, om resultatoverførselsaftalen har karakter af støtte, baseres på indgåelsen af resultatoverførselsaftalen.

(115) I betragtning af forventningerne om en betydelig forbedring af indtjeningssituationen har Tyskland gjort gældende, at en privat aktionær, der handler i sin langsigtede interesse, også ville have accepteret DB Cargos tab i mellemtiden. Tyskland har henvist til en tidligere sag, hvor Kommissionen ikke så en økonomisk fordel for den pågældende virksomhed i en sag om moderselskabets flerårige tabskompensation på grundlag af en resultatoverførselsaftale ([62]).

(116) Desuden skal der tages hensyn til den omstændighed, at DB-koncernen tidligere havde indskudt kapital i DB Cargo eller modtaget overskud fra DB Cargo. En privat aktionær, der allerede har investeret i en virksomhed, vil foretage sin risikovurdering på en anden måde end en investor uden en eksisterende aktiepost. Den omstændighed, at moderselskabet tidligere har været økonomisk involveret i DB Cargo, skal derfor tages i betragtning ved anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip.

([59]) I en *Vertragskonzern*, dvs. en koncern baseret på aftaler, giver en kontrolaftale det kontrollerende selskab ret til at udstede instrukser til det kontrollerede selskab.

([60]) Koncerner (*Organschaften*) som defineret i tysk skattelovgivning.

([61]) Jf. Domstolens dom af 6.6.2012, EDF mod Kommissionen, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, præmis 83.

([62]) Kommissionens afgørelse (EU) 2015/206 af 20. februar 2014 om de foranstaltninger, som Tyskland har truffet over for Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH og forskellige luftfartsselskaber — SA.15376 (C-27/2007, ex NN 29/2007) (EUT L 89 af 1.4.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Desuden ville en privat aktør ifølge Tyskland også have kompenseret for DB Cargos tab. Dette skyldes, at prognoserne for resultaterne i den mellemlangsigtede planlægning i hvert enkelt tilfælde har gjort det muligt at forvente, at DB Cargo igen bliver rentabel på mellemlang til lang sigt (se betragtning 55). Prognoserne er altid baseret på gyldige og velbegrundede vurderinger af markeds- og forretningsudviklingen (se betragtning 55). Desuden havde DB Cargo alene i 2006, 2007 og 2008 haft et overskud på over en halv milliard euro, som det overførte til DB AG.

(118) Ifølge Tyskland er der flere grunde til, at den økonomiske situation endnu ikke er forbedret som forventet, bl.a.:

a) Siden 2010 har markedsvæksten på markedet for jernbanegodstransport været betydeligt lavere end i det foregående årti i modsætning til DB Cargos og eksterne eksperters oprindelige forventninger.

b) Samtidig var markedsudviklingen betydeligt mere volatil.

c) I 2010'erne accelererede godsstruktureffekten yderligere. Som følge heraf tegnede kunder fra de industrier, der traditionelt havde været en kilde til fortjeneste for jernbanegodstransporten (kul, malme, mineralolie og stål), sig for en gradvist mindre andel af produktmikset.

d) Samtidig steg DB Cargos faktoromkostninger betydeligt i samme periode, ikke mindst på grund af stærke fagforeningskrav om lønforhøjelser.

e) Ud over de mængdetab, der var forårsaget af konkurrencen, mistede DB Cargo også mængder eller formåede ikke at opnå dem, fordi produktionskvaliteten ikke var tilstrækkelig.

(119) DB Cargo har desuden iværksat en lang række programmer i de senere år for at opnå en bæredygtig forbedring af rentabiliteten (nogle af disse programmer er nævnt i betragtning 57).

(120) Tyskland har endvidere anført, at den omstændighed, at de mellemlangsigtede planers overskudsforventninger ikke blev realiseret inden for den forventede periode eller i det forventede omfang, i princippet er irrelevant, da den eneste afgørende faktor for testen er en forudgående vurdering på grundlag af de tilgængelige oplysninger og den forventede udvikling på det tidspunkt, hvor den pågældende foranstaltning blev vedtaget.

(121) Vedrørende forudgående rentabilitetsanalyser har Tyskland anført, at det er usædvanligt at udarbejde en rentabilitetsanalyse eller en forretningsplan i forbindelse med resultatoverførselsaftaler. De løbende koordineringsprocesser mellem DB AG og DB Cargo har snarere til formål at sikre en rentabel forretning.

(122) Tyskland har endvidere anført, at et krav om rentabilitetsanalyser eller forretningsplaner ikke følger af EDF-dommen, eftersom i) EDF-sagen vedrørte en kapitaltilførsel, og ii) den vedrører spørgsmålet om, hvorvidt den gennemførte foranstaltning skal tilregnes staten i sin egenskab af aktionær ([63]).

(123) Desuden fremlagde Tyskland under den formelle undersøgelse to økonomiske rapporter om, hvorvidt resultatoverførselsaftalen var i overensstemmelse med en privat markedsaktørs adfærd. Rapporterne, der blev forelagt den 8. juni 2023 (»den første E.CA-rapport«) og den 28. august 2023 (»den anden E.CA-rapport«), blev udarbejdet af en uafhængig økonomisk rådgiver, E.CA Economics. I begge rapporter anvendes der et ex ante-perspektiv, selv om de blev udarbejdet med henblik på proceduren efter den undersøgte periode.

([63]) Jf. Domstolens dom af 6.6.2012, EDF mod Kommissionen, C-124/10, ECLI: EU:C:2012:318, præmis 81.

(124) Den første E.CA-rapport består af en kvalitativ vurdering af den dokumentation, som Tyskland fremlagde i løbet af undersøgelsen. Den redegør for i) resultatoverførselsaftalers generelle forekomst, ii) fordelen ved sådanne aftaler (kontrol og skattemæssige enhed), iii) eksistensen af koncerndækkende finansiel planlægning, herunder resultatmål for DB Cargo, iv) de mellemlangsigtede planer som et planlægningsværktøj, der viser overskudsforventningerne (herunder en detaljeret beskrivelse af planernes indhold), v) eksempler på årsager til afvigelser mellem det planlagte overskud og de faktiske tab og vi) en henvisning til potentielle tab i et kontrafaktisk scenarie (der henvises til exittab ved ophør af enkeltvognstrafikforretningen). Samlet set konkluderes det i rapporten, at den dokumentation, som Tyskland fremlagde i løbet af undersøgelsen, viste, at DB Cargo har handlet, som en markedsøkonomisk investor ville handle.

(125) Den anden E.CA-rapport indeholder:

a) En efterfølgende kvantitativ vurdering for perioden fra 2017 til covid-19-pandemien. Vurderingen er baseret på en kontrafaktisk sammenligning fra et ex ante-perspektiv fra 2017 og en sammenligning af DB Cargos midtvejsprognose (2018-2022) med et alternativt scenarie for lukning af det tabsgivende segment for enkeltvognstrafik. Antagelserne om det alternative scenarie er baseret på SWL-undersøgelsen. I forbindelse med testen blev de finansielle data i den mellemlangsigtede plan fra 2017 og exitscenariet, der blev modelleret i SWL-undersøgelsen, konverteret til pengestrømme.

b) For perioden fra pandemiåret 2020 til udarbejdelsen af omstillingsplanen (se betragtning 175 ff.) foretages en kvalitativ analyse af, hvorvidt DB AG's og DB Cargos adfærd (i forbindelse med ændrede markedsvilkår) er i overensstemmelse med en sammenlignelig privat markedsaktørs adfærd.

(126) Med henblik på at sammenligne referencescenariet (den mellemlangsigtede plan fra 2017) og det kontrafaktiske scenarie (exit fra segmentet for enkeltvognstrafik) blev der anvendt frit cash flow til virksomheden (»free cash flow to the firm« (FCFF)) til DB AG efter skat. De anerkendte skattemæssige virkninger er baseret på EBT-resultatet i overensstemmelse med IFRS og forudsætter, at tab på 50 % kan indregnes som underskudsfremførsel med en skattesats på 30 %, og positive resultater som følge af underskudsfremførslen med en effektiv skattesats på ca. 12 % i det pågældende regnskabsår. Med hensyn til det kontrafaktiske scenarie baseret på SWL-undersøgelsen måtte scenariet fremrykkes med to år, dvs. til 2017, da undersøgelsen blev bestilt i 2019. Da SWL-undersøgelsen desuden var baseret på nettoindtjeningen, blev den finansielle virkning omdannet til FCFF.

(127) For at sammenligne de to scenarier blev pengestrømmene tilbagediskonteret til 2017 ved hjælp af en WACC-sats på 6,0 % efter skat (som vist i DB's konsoliderede årsrapport for 2017), som det fremgår af sammenligningen i tabel 9.

Tabel 9

Sammenligning af de finansielle resultater af referencescenariet og de alternative scenarier (i FCFF)

(i mio. EUR)

	2018-2022	Fra 2023	Fra 2018
Referencescenarie	[…]	[…]	[…]
Alternativt scenarie	[…]	[…]	[…]
Delta	[…]	[…]	[…]
WACC	[…]		
Vækstrate	[…]		

Kilde: Anden E.CA-rapport forelagt af Tyskland.

(128) På grundlag af resultatet af sammenligningen konkluderes det i rapporten, at DB AG's og DB Cargos adfærd med hensyn til videreførelsen af enkeltvognstrafik i overensstemmelse med den mellemlangsigtede planlægning og på grundlag af antagelserne i det alternative scenarie kan klassificeres som værende i overensstemmelse med en sammenlignelig privat markedsaktørs adfærd. Rapporten indeholder også fire følsomhedsanalyser: i) en variation i timingen af den omvendte tendens i referencescenariet, ii) en reduktion af stordriftsfordelene mellem enkeltvognstrafik og andre segmenter, iii) en reduktion af de forventede prisstigninger og iv) en variation i ansættelsestiden for de medarbejdere, der skal afskediges. I ingen af følsomhedsscenarierne ville det alternative scenarie være økonomisk mere fordelagtigt end referencescenariet.

(129) Med hensyn til den kvalitative vurdering af perioden (efter) covid-19-pandemien (dvs. startende med 2020) minder rapporten om ændringerne i DB Cargos ledelse og strategi i 2020 (vækststrategien »Strong Cargo«). Den minder også om strategiens fiasko. Desuden forklares det i rapporten, at der oprindeligt ikke blev foretaget alvorlige strategiske kursændringer i 2021, selv om DB Cargo i sin mellemlangsigtede plan fra 2021 allerede antog en sandsynlighed på mere end 70 % for følgende centrale risici: i) et fald i efterspørgslen i forbindelse med opfyldelse af punktlighedskrav, ii) et fald i efterspørgslen som følge af pandemirelateret øget mangel på halvledere og iii) langsigtede virkninger af strejker på kundeloyaliteten. Det anføres imidlertid i rapporten, at denne adfærd var i overensstemmelse med, hvad en sammenlignelig privat markedsaktør ville have gjort, på grund af den høje grad af planlægningsusikkerhed, idet ledelsen reagerede på den negative forretningsudvikling i 2022 ved at bestille omstillingsplanen.

(130) Tyskland har også fremført argumenter vedrørende årsagerne til, at DB Cargo ikke reducerede segmentet for enkeltvognstrafik, men regnede med yderligere statsstøtte til enkeltvognstrafikvirksomheden. Ifølge Tyskland nævnte den tyske regerings koalitionsaftale (»Koalitionsvertrag«) fra 2018 udtrykkeligt ambitionerne om generelt at styrke jernbanegodstransportens konkurrenceevne i forhold til vejtransporten og fremme enkeltvognstrafikkens rentabilitet. Desuden viser den faktuelle udvikling, at forventningen om øget statsstøtte til enkeltvognstrafik var berettiget, da Tyskland i 2023 besluttede at indføre en specifik statsstøtteordning for enkeltvognstrafik ([64]).

4.1.1.2. Prisfastsættelse af koncerninterne tjenester (»foranstaltning 2«)

(131) Tyskland har påpeget, at foranstaltning 2 ikke er klart defineret, da udtrykket »koncerninterne tjenester« er tvetydigt, for så vidt som det kan omfatte alle koncerninterne tjenester, der leveres inden for DB-koncernen, herunder til og af andre selskaber end DB Cargo.

(132) Af de samme grunde som anført i betragtning 106 har Tyskland gjort gældende, at der ikke er tale om statsmidler, da leveringen af koncerninterne tjenester er en intern proces i DB AG og finansieres med DB AG's egne forretningsmidler.

(133) Desuden kan beslutningen om at etablere og udføre tjenesterne ikke tilregnes staten. Ingen statslige repræsentanter var involveret i etableringen af tjenesterne, da der var tale om en organisatorisk handling foretaget af DB AG's bestyrelse, som var rent intern i selskabet.

(134) Tyskland har endvidere anført, at ingen statslige repræsentanter er involveret i de konkrete beslutninger om udførelsen af de koncerninterne tjenester. I denne forbindelse skal der også sondres mellem tjenestefunktioner og koncernfunktioner:

a) Afhængigt af den pågældende aftales finansielle omfang træffes beslutningerne i DB-koncernen udelukkende af de kompetente hierarkiske niveauer i de respektive selskaber (herunder definitionen af vilkår og betingelser). Koncerninterne tjenesteaftaler er derfor baseret på ledelsesbeslutninger. DB AG's aktionær deltager ikke i disse beslutninger, hverken direkte gennem generalforsamlingen eller via tilsynsrådet.

([64]) Godkendt ved Kommissionens afgørelse C(2024) 3488 endelig af 21. maj 2024 i sag SA.108800 (2024/N) — *Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der Betriebskosten im Einzelwagenverkehr [BMDV]* (EUT C, C/3976/2024, 25.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

b) Med hensyn til udførelsen af koncernfunktionerne er der fra starten ingen serviceleveranceaftaler. Der er derfor heller ikke en specifik tilknytningsfaktor for inddragelsen af statslige repræsentanter i selskabets beslutninger om varetagelsen af koncernfunktioner. Det forhold, at der ikke findes tilsvarende serviceleveranceaftaler, tydeliggør arten af koncernfunktionerne. De er primært til ledelsen af koncernen, men ikke til koncernens selskaber.

(135) Tyskland har desuden henvist til argumenterne i betragtning 107 vedrørende tilregnelsen af foranstaltning 1 til staten for yderligere at gøre gældende, at foranstaltning 2 ikke kan tilregnes staten.

(136) Tyskland har endvidere gjort gældende, at leveringen af de koncerninterne tjenester ikke begunstiger DB Cargo økonomisk. Da Tyskland sondrer mellem tjenestefunktioner og koncernfunktioner, har Tyskland også fremført særskilte argumenter for, at der ikke foreligger en økonomisk fordel. Indledningsvis har Tyskland imidlertid forklaret, at etablering og udførelse af tjeneste- og koncernfunktioner er normal markedsadfærd. Centraliseringen af disse funktioner på koncernniveau skaber betydelige synergier, forbedrer proceskvaliteten og støtter en ensartet virksomhedsledelse.

(137) Med hensyn til de særlige betingelser for udførelsen af tjeneste- og koncernfunktionerne inden for DB-koncernen for DB Cargo har Tyskland gjort følgende gældende:

a) Tjenestefunktionerne faktureres til koncernselskaberne på grundlag af serviceleveranceaftaler på markedsvilkår. Med hensyn til tjenestefunktionerne forpligter DB-koncernen sig udtrykkeligt til at handle i overensstemmelse med armslængdeprincippet på markedsvilkår i sin integrerede rapport. Der er intet i DB's integrerede rapport, der tyder på, at DB AG leverer tjenester på andre vilkår end markedsvilkår. I betragtning af det store antal transaktioner vil det desuden næppe være muligt, eller i det mindste uforholdsmæssigt, hvis der ikke foreligger dokumentation for ikke-markedsprissætning, i detaljer at forklare markedsoverensstemmelsen for alle individuelle koncerninterne tjenesteforhold.

b) Med hensyn til koncernfunktioner har Tyskland forklaret, at der bør foretages en sondring, da koncernfunktionerne i vid udstrækning kun tjener koncernen. I denne henseende leverer koncernfunktionerne ingen tjenester til koncernselskaberne. I det omfang nogle af koncernens funktioner også betjener koncernens selskaber, pålægger koncernen imidlertid ikke særskilt prisfastsættelse over for koncernens selskaber. Koncernens selskabers eventuelle omkostningsbesparelser indgår imidlertid i koncernens resultatforventninger for hvert selskab.

4.1.1.3. Fordelagtige finansieringsvilkår for lån ydet af DB Treasury (»foranstaltning 3«)

(138) Med hensyn til foranstaltning 3 har Tyskland anført, at der af de samme grunde som anført i betragtning 85 ikke er tale om statsmidler i forbindelse med DB AG's Treasury-afdelings ydelse af lån til DB Cargo.

(139) Desuden kan beslutningen om at oprette DB AG's Treasury-afdeling og de individuelle beslutninger om ydelse af de individuelle lån ifølge Tyskland ikke tilregnes staten, da:

a) statslige repræsentanter ikke var involveret i etableringen af DB AG's Treasury-afdeling. Der var derimod tale om en organisatorisk handling foretaget af DB AG's bestyrelse, som var rent intern i selskabet. Oprettelsen og forvaltningen af en central finansafdeling er en forvaltningsopgave.

b) Statslige embedsmænd er heller ikke involveret i de individuelle beslutninger om lån ydet af DB AG's Treasury-afdeling. I henhold til DB-koncernens regler er det kun finanschefen i DB AG's finansafdeling, der træffer afgørelse om koncernintern låntagning.

(140) Tyskland har desuden henvist til argumenterne i betragtning 107 vedrørende tilregnelsen af foranstaltning 1 til staten for yderligere at gøre gældende, at hverken etableringen af DB AG's Treasury-afdeling eller beslutningerne om de individuelle lån kan tilregnes staten.

(141) Tyskland har endvidere gjort gældende, at DB AG's Treasury-afdelings ydelse af individuelle lån til DB Cargo ikke giver DB Cargo en økonomisk fordel af følgende årsager:

a) Det er normal markedsadfærd i koncerner at have en central finansafdeling (*treasury*). Centrale finansafdelinger anvendes f.eks. af næsten alle selskaber inden for industri og handel, der er repræsenteret i det tyske aktieindeks DAX. Den specifikke udformning af DB AG's Treasury-afdeling er også normal for markedet. Andre koncerner samler også f.eks. mulighederne for kortfristede kreditlinjer, der kan udnyttes som led i cash pooling og/eller fastforrentede kortfristede lån, samt ydelse af langfristede lån til koncernselskaberne i en central finansafdeling.

b) De specifikke lånevilkår i de låneaftaler, der er indgået mellem DB AG og DB Cargo, er fastsat på armslængdevilkår afhængigt af markedet, løbetiden og risikoen. Navnlig gælder følgende:

1) Markedsafhængig betyder, at renter optaget på kapitalmarkedet på det pågældende tidspunkt danner grundlag for renteberegningen. Aktuelle rentesatser fås fra informationstjenesteudbydere som f.eks. Refinitiv eller Bloomberg.

2) Løbetidsafhængig betyder, at hver tilbagebetaling indgår i beregningen af den vægtede gennemsnitlige rente til renten for dens respektive løbetid på grundlag af en rentekurve (f.eks. swapkurven i EUR).

3) Risikoafhængig betyder, at præmierne på rentekurven differentieres efter kreditværdighed. Præmierne fastsættes normalt månedligt og efter større markedsbevægelser og udledes af informationstjenesteudbydernes »kreditkurver« (dvs. finansieringsvilkårene for virksomheder med identiske kreditvurderinger).

(142) Med hensyn til risikopræmien svarer kreditværdighedspræmien for DB-koncernens infrastrukturselskaber i det væsentlige til DB AG's kreditmargener på penge- og kapitalmarkedet (dvs. under hensyntagen til forbundsstatens ejerskab). Kreditmargenerne for andre selskaber end infrastrukturselskaber er højere, hvilket afspejler en ratiobaseret kreditvurdering og de kreditmargener, der er noteret på kapitalmarkedet. Det er f.eks. kun infrastruktursektoren, der drager fordel af den forbedrede vurdering som følge af statens ejerskab (det såkaldte Government Uplift).

(143) DB Cargo drager ikke fordel af denne forbedring af kreditvurderingen. Det prissættes i bedste fald til sin »selvstændige kreditprofil« (»SACP«, Standard & Poor's) eller »basiskreditvurdering« (»BCA«, Moody's), hvor ejerskabsstrukturen er irrelevant. Som det er sædvane i koncerner, grupperes selskaber i kreditværdighedsklasser. Hvis der er indgået en resultatoverførselsaftale, placeres de i koncernens SACP- eller BCA-kreditværdighedsklasse. En bank ville også tage hensyn til moderselskabets kreditværdighed i sin kreditvurdering, hvis der er indgået en resultatoverførselsaftale.

(144) Det er i overensstemmelse med normal markedspraksis i koncerner, at DB Cargos lån ikke er sikret. DB AG opererer som aktionær både som kapitalindskyder og som långiver. Sikkerhedsstillelse for lånene ville kun give DB AG en formel, men ingen yderligere, materiel sikkerhed. Ethvert meningsfuldt salg af aktiver ville kræve DB AG's forudgående godkendelse.

(145) Et andet aspekt, der taler imod sikkerhedsstillelse inden for koncerner, vedrører aktionærlåns status i tilfælde af insolvens, da aktionærlån er efterstillet alle andre kategorier af fordringer, dvs. de rangerer lavest selv i gruppen af efterstillede fordringer.

(146) Ved anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip skal der desuden tages hensyn til, at lånet er en transaktion mellem to selskaber, der tilhører samme koncern, og at der derfor er særlige strategiske overvejelser og synergieffekter.

4.1.1.4. BEV's delvise dækning af aflønningen af tjenestemænd ansat af DB Cargo (»foranstaltning 4«)

(147) Med hensyn til foranstaltning 4 fokuserer Tysklands bemærkninger på betingelsen om den selektive fordel.

(148) Tyskland har gjort gældende, at formålet med foranstaltning 4 fra starten var at fritage DB AG, et privat selskab, for de personaleudgifter, der følger af tjenestemændenes særlige struktur og lønniveau. Tyskland har endvidere gjort gældende, at DB AG som følge af »als-ob-Kosten«-princippet i § 21, stk. 1, og § 23 i DBGrG betaler BEV omkostninger svarende til de omkostninger, som DB AG ville have pådraget sig ved at rekruttere sine ansatte på arbejdsmarkedet i stedet for at få overført tjenestemænd. Tyskland har gjort gældende, at DB Cargo rettidigt foretog alle betalinger til DB AG for de arbejdstagere, som selskabet havde fået tildelt ([65]), og har givet flere eksempler på den praktiske gennemførelse af »als-ob-Kosten«-princippet inden for DB Cargo samt uafhængige revisorers rapporter om de udgifter, som DB AG har afholdt, og som viser, at udgiftsniveauet for kontraktansatte i en konkret erhvervsmæssig situation (alder, kvalifikationer og løngruppe) svarer til det omkostningsniveau, der skal godtgøres BEV for tjenestemænd i en lignende erhvervsmæssig situation ([66]).

(149) Tyskland har endvidere anført, at foranstaltningen er begrænset både i tid og omfang og gælder for en støt faldende arbejdsstyrke, og konkluderer, at foranstaltningen ikke udgør statsstøtte, fordi den ikke fritager DB Cargo for udgifter, som en virksomhed normalt skal betale. Tværtimod fritager foranstaltningen DB Cargo for særligt høje omkostninger, som andre private jernbanevirksomheder ikke skal afholde. Dette bekræftes af den omstændighed, at de tjenestemænd, der er ansat hos BEV, ikke blot overføres til DB AG, men også til andre virksomheder, der konkurrerer med DB AG's datterselskaber. I en sådan situation overtager BEV den del af omkostningerne til de overførte tjenestemænd, der overstiger markedsprisen, på grundlag af en individuel aftale baseret på »als-ob-Kosten«-princippet.

(150) Endelig har Tyskland gjort gældende, at den personaleordning, som Tyskland indførte efter omdannelsen af de tyske jernbaner, også er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Forbundsregeringen handlede på samme måde som en markedsøkonomisk investor ved at indføre en ordning, hvor de uddannede jernbanetjenestemænd, der blev afskediget, blev udlejet til markedet til markedspris. Ordningen gjorde det muligt for staten at dele byrden med hensyn til disse højt kvalificerede arbejdstageres lønninger og pensioner og begrænse presset på statens aktiver (i dette tilfælde forbundsbudgettet).

(151) Subsidiært har Tyskland gjort gældende, at foranstaltning 4 er en eksisterende støtte, og at den under alle omstændigheder er forenelig med det indre marked.

4.1.1.5. Berørte foranstaltninger som *eksisterende støtte*

(152) Ved skrivelse af 17. maj og 26. september 2023 har Tyskland fremført en alternativ argumentation, ifølge hvilken de foranstaltninger, der henvises til i åbningsafgørelsen, skal betragtes som eksisterende støtte som omhandlet i artikel 1, litra b), i Rådets forordning (EU) 2015/1589 ([67]) (»procedureforordningen«), hvis de i sidste ende betragtes som statsstøtte.

([65]) Disse betalinger blev foretaget til DB AG, som derefter overførte pengene til BEV. Som præciseret af de tyske myndigheder foretages tildelingen af personale til DB AG, der fungerer som mellemmand. Refusionen af personaleomkostninger for tjenestemænd, der er blevet placeret i DB AG, foretages derfor af DB AG til BEV, og der er ingen direkte betalinger af personaleomkostninger fra DB Cargo til BEV (se betragtning 80).

([66]) Tysklands skrivelse af 23.10.2023.

([67]) Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Ifølge Tyskland gælder dette navnlig for resultatoverførselsaftalen. Ved anvendelsen af begrebet »ændring af en eksisterende støtte« i forbindelse med procedureforordningens artikel 1, litra b), nr. v), bør princippet om indhold frem for form anvendes, hvilket betyder, at kun vidtrækkende ændringer af indholdet af en eksisterende foranstaltning kan føre til, at en foranstaltning omkvalificeres til ny støtte. Tyskland har i den forbindelse henvist til EFTA-Tilsynsmyndighedens praksis ([68]) og Kommissionens praksis ([69]) og har gjort gældende, at der siden 1999 har været en uafbrudt kæde af identiske resultatoverførselsaftaler, der forbinder DB AG med DB Cargo direkte eller indirekte — gennem et eller to yderligere datterselskaber (DB ML og Railion ([70])). Tyskland har tilføjet, at principperne om fordeling af overskud og underskud svarende til dem, der ligger til grund for resultatoverførselsaftalen, allerede fandt anvendelse i perioden fra 1994, dvs. fra oprettelsen af DB AG, til 1999, hvor DB AG's forskellige forretningsenheder blev integreret i særskilte datterselskaber og knyttet til moderselskabet med resultatoverførselsaftalerne.

(154) Ifølge Tyskland påvirkede de tekniske tilpasninger, der blev foretaget i resultatoverførselsaftalen i 2012 og 2016 i forbindelse med omstruktureringen af DB-koncernen, ikke indholdet af denne aftale og er derfor irrelevante i henhold til artikel 108, stk. 1, i TEUF. Dette er så meget desto mere tilfældet, idet de selskaber, der var involveret i omstruktureringen, var 100 % kontrolleret af DB AG og derfor var en del af den samme virksomhed.

(155) Tyskland har endvidere gjort gældende, at undtagelsen i procedureforordningens artikel 1, litra b), nr. v), andet punktum ([71]), ikke finder anvendelse i den foreliggende sag af to grunde. For det første har hovedelementet i resultatoverførselsaftalen, dvs. moderselskabets overtagelse af DB Cargos underskud, tidligst eksisteret siden 1994, selv om det anerkendes, at denne undtagelse ikke finder anvendelse med tilbagevirkende kraft på situationer, der eksisterede før denne forordnings ikrafttræden i 1999 ([72]). For det andet har Tyskland gjort gældende, at denne undtagelse ikke kan gå videre end bestemmelserne i artikel 108 TEUF og skabe yderligere kategorier af tilfælde af »ny støtte«. I denne henseende er det tvivlsomt, om procedureforordningens artikel 1, litra b), nr. v), andet punktum, på nogen måde er forenelig med primærretten. Tyskland har endvidere gjort gældende, at retspraksis begrænser denne undtagelse til de tilfælde, hvor det var forudsigeligt, at foranstaltningen ville blive til støtte, når markedet først var liberaliseret. Denne bestemmelse finder desuden kun anvendelse i tilfælde, hvor en aktivitet åbnes for konkurrence i henhold til EU-retten på en bestemt skæringsdato, der kan fastsættes på forhånd. Den kan derfor ikke anvendes i forbindelse med liberaliseringen af godsmarkedet, hvor en lang række forskellige foranstaltninger på nationalt og europæisk plan bidrog til markedsåbningen over en lang periode (fra 2003 til 2007).

(156) Ifølge Tyskland ville konsekvensen af at kvalificere resultatoverførselsaftalen som eksisterende støtte være, at Kommissionen skulle afslutte den formelle undersøgelsesprocedure. Da resultatoverførselsaftalen er en individuel støtte og ikke en ordning, ville Kommissionen ikke være i stand til at foreslå og håndhæve passende foranstaltninger i henhold til procedureforordningens kapitel VI om proceduren vedrørende eksisterende støtteordninger.

([68]) EFTA-Tilsynsmyndigheden, beslutning nr. 082/23/KOL af 31. maj 2023 om at indlede en formel undersøgelse af angivelig statsstøtte til Vygruppen AS, punkt 182 ff. og punkt 250 ff.

([69]) Tyskland har navnlig henvist navnlig til Kommissionens afgørelse af 20. oktober 2014 i sag SA.30481 — *State Aid in favour of Agence France-Press (AFP)* (EUT C 20 af 19.1.2018, s. 1), af 24. april 2007 i sag SA.18957 — *Finanzierung des öffentlichen Rundfunks in Deutschland (ARD/ZDF)*, betragtning 196 (EUT C 185 af 8.8.2007, s. 1), og af 27. februar 2008 i sag SA.21395 — *Financing of VRT*, betragtning 118 (EUT C 143 af 10.6.2008, s. 1).

([70]) Tyskland har forklaret, at Railion blev oprettet som et instrument til åbning af DB Cargo for europæiske partnerjernbaner.

([71]) Ifølge procedureforordningens artikel 1, litra b), nr. v), omfatter »eksisterende støtte« også støtte, som anses for at være en eksisterende støtte, fordi det kan godtgøres, at der ikke var tale om støtte, da den blev indført, men at den blev en støtte på grund af udviklingen på fællesmarkedet, uden at medlemsstaten havde foretaget nogen ændringer. Når visse foranstaltninger bliver en støtte som følge af en liberalisering af en aktivitet ved EU-retten, betragtes sådanne foranstaltninger ikke som eksisterende støtte efter den dato, der er fastsat for liberaliseringen.

([72]) Tyskland har henvist til Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Kommentarer til bemærkningerne fra interesserede parter*

4.1.2.1. Tysklands kommentarer til ERFA's bemærkninger

(157) Tyskland har anført, at ERFA's bemærkninger bekræfter, at den tyske jernbanegodssektor er yderst konkurrencedygtig, og at private udfordrere i de senere år støt har udvidet deres markedsandele. Disse bemærkninger afkræfter klagerens påstande om de pågældende foranstaltningers konkurrencebegrænsende virkninger. Tyskland har tilføjet, at det følger af artikel 345 i TEUF, som forbyder forskelsbehandling af virksomheder på grundlag af ejerskabskriteriet (offentlig kontra privat), at gennemførelsen af statsstøttereglerne ikke kan føre til et de facto-forbud mod instrumenter til tilrettelæggelse af koncerninterne forbindelser (resultatoverførselsaftaler, levering af koncerninterne tjenester eller lån), som kun finder anvendelse på offentlige virksomheder.

4.1.2.2. Tysklands kommentarer til klagerens bemærkninger

(158) Tyskland følger strukturen i klagerens bemærkninger og har med hensyn til betingelsen om *anvendelse af statsmidler* anført, at foranstaltning 1-3 indebærer anvendelse af DB-koncernens forretningsindtægter, som ikke er statsmidler. Kvalificeringen af forretningsindtægter fra en privatretlig erhvervsvirksomhed som statsmidler kan ikke udelukkende baseres på statens stilling som aktionær. Det skal påvises, at staten ved at udøve sin dominerende indflydelse er i stand til at kontrollere anvendelsen af midlerne ([73]). Tyskland har gentaget sit argument baseret på artikel 345 i TEUF (se betragtning 105).

(159) Med hensyn til tilregnelse har Tyskland anerkendt, at oprettelsen af resultatoverførselsaftalen blev godkendt af en repræsentant for forbundsregeringen på DB AG's generalforsamling. Statens samtykke til en foranstaltning er imidlertid ikke tilstrækkeligt til at fastslå, at foranstaltningen kan tilregnes staten i som omhandlet i artikel 107 i TEUF ([74]), da det ifølge retspraksis skal godtgøres, at de offentlige myndigheder var aktivt involveret i vedtagelsen af foranstaltningen, eller at de pålagde virksomheden foranstaltningen eller pålagde den at handle på en bestemt måde ([75]). Desuden kan tilregnelsen ikke fastslås på grundlag af tilsynsrådets godkendelse af DB AG's årsregnskaber og konsoliderede årsregnskaber, eftersom i) en sådan godkendelse ikke indebærer en aftale om modregning af tab, og ii) regeringens repræsentation i tilsynsrådet er for begrænset til effektivt at kunne påvirke dette organs beslutninger.

(160) Med hensyn til foranstaltning 2 og 3 har Tyskland gentaget, at disse foranstaltningers tilregnelse til staten ikke kun kan baseres på, at staten ejer 100 % af aktierne i DB AG. Tyskland har gjort gældende, at ingen statslig repræsentant var involveret i vedtagelsen af disse foranstaltninger. Navnlig skal foranstaltninger som foranstaltning 2 og 3 i henhold til DB AG's vedtægter og DB AG's tilsynsråds forretningsorden ikke godkendes og er faktisk ikke blevet godkendt af tilsynsrådet.

(161) Tyskland tilføjer, at tilregnelsen til foranstaltning 2 og 3 ikke kan udledes af de faktorer, som klageren nævner. For det første viser den tyske stats påståede rent finansielle interesse i at modtage udbytte fra DB-koncernen ikke, at staten deltog i de to foranstaltninger. Aktionærens finansielle interesser er aldrig blevet nævnt som et relevant kriterium for tilregnelse i retspraksis, og det med rette, da det ville betyde, at enhver beslutning truffet af selskabsorganerne ville kunne tilregnes staten, fordi enhver beslutning kan have en indvirkning på aktionærens finansielle interesser.

([73]) Domstolens dom af 16.5.2002 Frankrig mod Kommissionen (Stardust), C-482/99, EU:C:2002:294, af 29.4.2004, Grækenland mod Kommissionen, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, og af 8.5.2003, Italien og SIM 2 Multimedia mod Kommissionen, C-328/00 og C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Domstolens dom af 2.3.2021, Kommissionen mod Italien m.fl., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, og Rettens dom af 15.12.2021, Oltchim mod Kommissionen, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Domstolens dom af 13.9.2017, ENEA C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, præmis 20, og Rettens dom af 22.9.2021, DEI mod Kommissionen, T-639/14 RENV, T-352/15 og T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Tyskland har også påberåbt sig afgørelse (EU) 2021/2182.

(162) Tyskland har endvidere gjort gældende, at tilregnelsen af foranstaltning 2 og 3 heller ikke kan udledes af bestemmelserne i § 65 i BHO eller bestemmelserne i Grundsätze, da disse retsakter blot supplerer lovbestemmelserne om ledelse af og tilsyn med selskaber med kapitalandele i forbundsstaten og ikke stiller krav om godkendelse af transaktioner, der går ud over de fælles selskabsretlige regler.

(163) Endelig har Tyskland anført, at andre tilregnelsesfaktorer, som klageren har påberåbt sig, er irrelevante eller uforståelige.

(164) Med hensyn til betingelsen om en fordel har Tyskland gjort gældende, at Kommissionen bærer bevisbyrden for, at betingelserne for anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip eventuelt er opfyldt. Hvis Kommissionen ikke er i besiddelse af de nødvendige oplysninger til at fastslå, om en privat investor ville have truffet de pågældende foranstaltninger, kan dette ikke være til skade for medlemsstaten ([76]). Det er kun i tilfælde, hvor anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip anfægtes, at medlemsstaten på grundlag af objektive og kontrollerbare beviser skal godtgøre, at den traf den omhandlede foranstaltning i sin egenskab af aktionær og ikke i sin egenskab af offentlig myndighed.

(165) Tyskland har desuden gjort gældende, at klageren henviser til retspraksis vedrørende kapitaltilførsler, som er operationer, for hvilke der lejlighedsvis også gennemføres rentabilitetsanalyser eller forretningsplaner i den private sektor. Derimod foretages der ikke på forhånd rentabilitetsanalyser, og det giver ingen mening, når der er tale om instrumenter som f.eks. resultatoverførselsaftalen, som er et neutralt, strukturelt element i koncernen. Det forhold, at der ikke blev foretaget en rentabilitetsanalyse før vedtagelsen af resultatoverførselsaftalen, er derfor irrelevant for vurderingen af, om statens adfærd var i overensstemmelse med en privat markedsoperatørs adfærd. Endelig har Tyskland bemærket, at det har forelagt Kommissionen de relevante mellemlangsigtede planer, som er samtidige med de faktiske omstændigheder, der undersøges, og som indeholder tilbundsgående analyser af udviklingen i DB Cargos rentabilitet i de kommende år.

(166) Mere specifikt med hensyn til foranstaltning 1 har Tyskland anført, at klageren fejlagtigt fokuserer sine bemærkninger på det forhold, at resultatoverførselsaftalen blev fornyet i 2012 på trods af de konstante tab og den påståede manglende udsigt til fortjeneste. I denne forbindelse tager klageren ikke hensyn til, i) at DB Cargo fra 2006-2008 overførte overskud på over 500 mio. EUR til DB AG, ii) at tabene i 2009 var en direkte følge af finanskrisen, og i de følgende år lykkedes det DB Cargo at begrænse dem (2010: – 148 mio. EUR, 2011: – 100 mio. EUR, 2012: –31 mio. EUR), iii) at resultatoverførselsaftalen fra 2012 blev indgået i forventning om en tilbagevenden til overskud, hvilket også var forventet i de mellemlangsigtede planer, og iv) at resultatoverførselsaftalen skal ikke betragtes isoleret, men som et instrument, der gør det muligt at etablere en skattemæssig enhed, hvorved et datterselskabs underskud kan modregnes på koncernniveau.

(167) Med hensyn til foranstaltning 2 har Tyskland henvist til sine bemærkninger om tvetydigheden af begrebet »koncerninterne tjenester« og har gentaget sine argumenter i sine bemærkninger til indledningsafgørelsen vedrørende sondringen mellem og prisfastsættelsen af tjenestefunktionerne og koncernfunktionerne.

(168) Med hensyn til foranstaltning 3 har Tyskland gjort gældende, at klagerens påstande er ukorrekte. Tyskland har gjort gældende, at låneaftalerne mellem DB AG og DB Cargo blev indgået på markedsvilkår, og har i den forbindelse gentaget sine argumenter i sine bemærkninger til åbningsafgørelsen. Tyskland har endvidere gjort gældende, at den omstændighed, at DB Cargo er statsejet, ikke påvirker vilkårene for de lån, DB Cargo har optaget.

(169) Med hensyn til foranstaltning 4 har Tyskland gentaget de argumenter vedrørende gennemførelsen af »als-ob-Kosten«-princippet, som det fremsatte i sine bemærkninger til åbningsafgørelsen. Tyskland har endvidere gjort gældende, at den foreliggende sag adskiller sig fra sag C-211/15 P. Orange/France Télécom mod Kommissionen. I modsætning til DB AG i den foreliggende sag betalte France Télécom navnlig lavere socialsikringsbidrag end sine konkurrenter.

([76]) Tyskland har henvist til generaladvokat Kokotts forslag til afgørelse i sagen Commune di Milano mod Kommissionen, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, præmis 98.

(170) Tyskland har også anfægtet klagerens argumenter vedrørende proceduremæssige spørgsmål. Tyskland har gjort gældende, at det ikke er nødvendigt at suspendere de fire anfægtede foranstaltninger, da de ikke indebærer statsstøtte. Subsidiært har Tyskland gjort gældende, at foranstaltningerne udgør eksisterende støtte, og har gentaget de argumenter, der blev fremført i den forbindelse i breve af 17. maj og 26. september 2023.

4.1.3. *Forenelighed med det indre marked*

(171) Tyskland har gjort gældende, at de pågældende foranstaltninger ikke udgør statsstøtte, og at spørgsmålet om deres forenelighed derfor ikke er relevant. Subsidiært har Tyskland gjort gældende, at de fire anfægtede foranstaltninger udgør eksisterende støtte, og at eventuelle spørgsmål vedrørende deres forenelighed bør undersøges inden for de rammer, der er fastsat i procedureforordningens kapitel VI.

(172) Som et supplerende argument har Tyskland anført, at Tyskland og DB AG/DB Cargo besluttede at underkaste DB Cargo en økonomisk omstillingsplan, som efter Tysklands opfattelse samtidig opfylder kravene i en omstruktureringsplan som omhandlet i Kommissionens rammebestemmelser for redning og omstrukturering ([77]) (»rammebestemmelserne«).

4.1.4. *Omstruktureringsplanen for DB Cargo*

4.1.4.1. Beskrivelse af omstruktureringsplanen og omstruktureringsstøtten

(173) I juli 2022 besluttede bestyrelsen for DB Cargo AG og bestyrelsen for DB AG at iværksætte den proces, der endte med omstillingsplanen, ved at bede et konsulentfirma om at udvikle en omstillingsstrategi for DB Cargos tre forretningssegmenter (bloktogstrafik, enkeltvognstrafik og kombineret transport) for at skabe et sundt økonomisk grundlag for selskabet over en periode på tre år. I september 2022 blev Roland Berger udvalgt som konsulenter til at udvikle omstillingsstrategien af bestyrelsen for DB Cargo AG og bestyrelsen for DB AG. DB Cargos lancering af omstillingsplanen var en nødvendig reaktion på de betydelige udfordringer, som selskabet stod over for.

(174) Den 30. oktober 2023 og derefter ved forskellige ajourføringer fremsendte Tyskland denne plan, der allerede var under gennemførelse, til Kommissionen i forbindelse med denne procedure, således at den kunne vurderes som en omstruktureringsplan i henhold til rammebestemmelserne.

4.1.4.1.1. DB Cargos omstruktureringsplan

4.1.4.1.1.1. Oversigt over DB Cargos omstillingsplan

(175) Tyskland har forklaret, at DB Cargos omstillingsplan har til formål at styrke DB Cargos position på lang sigt, så selskabet kan yde det nødvendige bidrag til at nå DB AG's virksomhedsmål. Handlingsplanen er udformet i overensstemmelse med sloganet »Europa har brug for en stærk jernbanelogistikudbyder. For klimaet og for en bæredygtig økonomi«. På den måde forventer Tyskland, at DB Cargo vil bidrage væsentligt til at øge jernbanetransportens andel af det tyske og det europæiske transportmarked og samtidig forbedre sin egen økonomiske bæredygtighed.

(176) For at opnå rentabilitet og konkurrenceevne har Tyskland forklaret, at DB Cargo vil ændre sin forretningsmodel. Omstillingen er nødvendig, da det meget komplekse fælles produktionssystem ikke har været i stand til at reagere fleksibelt på kundernes krav inden for rammerne af den nuværende infrastruktur. Resultatet er faldende produktivitet og tunge ekstra finansielle byrder, som har en drastisk indvirkning på overskuddet. Tyskland har endvidere gjort gældende, at DB Cargo skal omstille sig for at blive rentabel og konkurrencedygtig igen. For at gøre det muligt for DB Cargo at reagere hurtigere på disse udfordringer og kundeønsker har Tyskland forklaret, at DB Cargo vil tilpasse sin forretningsmodel, så der etableres mindre og mere fokuserede forretningsområder. Denne tilpasning er baseret på erhvervssektorer/kundegrupper. I den forbindelse vil segmentet for enkeltvognstrafik fortsat foretage en tæt udveksling af tjenester med alle sådanne erhvervssektorer/kundegrupper.

([77]) Meddelelse fra Kommissionen — Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder (EUT C 249 af 31.7.2014, s. 1).

(177) Tyskland har anført, at disse mere fokuserede forretningsområder vil få omfattende autonomi, ansvar og alle ressourcer til deres forretning. Denne måde at operere på forventes drastisk at reducere produktionsmodellens kompleksitet, hvilket bør reducere omkostningerne betydeligt og forbedre konkurrenceevnen.

(178) På jernbanelogistikområdet har Tyskland anført, at DB Cargo nu systematisk tilbyder sine kunder branchespecifikke tjenester i kundernes forsyningskæder for at styrke sin markedstilstedeværelse som leverandør af jernbanelogistiktjenester. Der er tale om logistikløsninger, der i det væsentlige omfatter en jernbanetjeneste og supplerer den med yderligere moduler (f.eks. vejtransport, oplagring og andre individuelle logistiktjenester).

(179) Området enkeltvognstrafik, som er et centralt element i nutidens jernbanegodstransport i Tyskland og Europa, kan ikke drives på et rent kommercielt grundlag som et net med fuld dækning i betragtning af de nuværende generelle rammer. Som følge heraf og med gennemførelsen af DB Cargos omstillingsplan forventer Tyskland, at enkeltvognstrafik vil blive videreudviklet til et forsyningsorienteret, standardiseret og modstandsdygtigt netværk af fleksible godstransportmuligheder under hensyntagen til den finansiering, der er fastsat i forbundsbudgettet for 2024, og at den forventes at blive organiseret på en betydeligt mere omkostningseffektiv måde. Tyskland har endvidere anført, at systemets effektivitet på mellemlang og lang sigt også vil blive øget med nye teknologier, f.eks. digital automatisk kobling (DAC).

(180) Tyskland har endvidere forklaret, at kombineret transport er fremtidens marked for jernbanegodstransport. Tyskland har anført, at DB Cargo også har til hensigt at gennemføre strukturelle foranstaltninger i fremtiden, så det kan tilbyde en konkurrencedygtig tjeneste.

(181) Desuden har Tyskland forklaret, at DB Cargo som led i sin omstillingsplan vil investere i moderne multisystemlokomotiver og nye vognteknologier. På grund af de fremskridt, der er gjort inden for digitalisering og automatisering, forventer Tyskland, at DB Cargo også vil være i stand til at udføre processer inden for jernbanetransport, dvs. oprangering samt vognbehandling og -vedligeholdelse, meget mere effektivt og hurtigt og dermed øge sin konkurrenceevne.

(182) Tyskland har anført, at DB Cargo takket være moderne transportudstyr, der opfylder kundernes krav, sigter mod at kunne integrere sig dybere i kundernes logistikkæder. Tyskland har forklaret, at DB Cargo derfor intensivt fremmer udviklingen af sine godsvogne.

(183) Tyskland har forklaret, at DB Cargo ved at fokusere på digitalisering, omkostningsoptimering og bæredygtighed søger både at overvinde sine nuværende vanskeligheder og sikre sin fremtid som en førende aktør på det europæiske jernbanegodsmarked. Tyskland har derfor anført, at de strategiske initiativer, der er skitseret i omstillingsplanen, udgør en klar vej mod genoprettelse af rentabiliteten gennem langsigtet stabilitet og vækst.

4.1.4.1.1.2. Foranstaltninger i DB Cargos omstruktureringsplan

(184) Tyskland har forklaret, at DB Cargo har iværksat en omstruktureringsplan, der er kendetegnet ved radikale ændringer i produktionssystemet, opløsning af indbyrdes forbindelser mellem segmenter, porteføljeoptimering, partnersamarbejde i stedet for intern drift og grundlæggende justerede ressourcebehov.

(185) Tyskland har endvidere anført, at de individuelle foranstaltninger i omstruktureringsplanen er blevet udviklet på et segmentspecifikt grundlag for enkeltvognstrafik, bloktog og de respektive sø-, kontinental- og transportdivisioner i segmentet for kombineret transport. Desuden er der udformet yderligere overordnede omstruktureringsforanstaltninger rettet mod de europæiske datterselskaber samt de administrative og produktionsrelaterede faste strukturer og kontroltårnet ([78]).

([78]) For en beskrivelse af DB Cargos kontroltårn henvises til betragtning 237 ff.

(186) I denne forbindelse har Tyskland forklaret, at DB Cargo har afsluttet de retligt påkrævede forhandlinger om en interesseafvejning med arbejdstagerrepræsentanterne med hensyn til reduktioner i personaleomkostninger, som stadig beløber sig til mere end 100 mio. EUR om året efter lønstigninger, der har fået virkning i mellemtiden. Den 2. oktober 2024 nåede forligsudvalget frem til et fælles resultat og nåede til enighed om en reduktion af arbejdsstyrken på 4 582 fuldtidsansatte (ca. 25 % af arbejdsstyrken) inden den 31. december 2026 i forhold til december 2023 og en yderligere reduktion på 361 fuldtidsansatte inden december 2029, hvilket giver en samlet reduktion på 4 943 fuldtidsansatte (ca. 27 % af arbejdsstyrken). Tyskland har endvidere anført, at DB Cargo oprindeligt fokuserede på kombineret transport, administrations- og produktionsrelaterede overheadomkostninger og kontroltårnsoverheadomkostninger, og har forklaret, at DB Cargo vil sætte yderligere fokus på enkeltvognstrafik og bloktogstrafik, herunder med deraf følgende reduktion af arbejdsstyrken, i overensstemmelse med de foranstaltninger, der er skitseret i omstruktureringsplanen i de følgende afsnit.

Tabel 10

Resultater af mødet i forligsudvalget den 2. oktober 2024: reduktion af DB Cargo AG's arbejdsstyrke

(i årsværk)	Ultimo 2023	Ultimo 2024	Ultimo 2025	Ultimo 2026	Ultimo 2027	Ultimo 2028	Ultimo 2029
Driftspersonale (togførere, shunters osv.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Vedligeholdelse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Produktionsrelaterede overheadomkostninger, inkl. kontroltårn	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Administrative overheadomkostninger (inkl. IT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 29.*

4.1.4.1.1.3. Foranstaltninger i omstruktureringsplanen for segmentet for enkeltvognstrafik

(187) Tyskland har forklaret, at DB Cargos segment for enkeltvognstrafik omfatter landsdækkende afhentning og levering af individuelle vogne og vogngrupper fra forskellige afsendere. Efter opsamlingen bundles vognene i langdistancetog gennem flere etaper. Langdistancetogene skal derefter sendes tilbage som enkeltvogne eller feedertog inden den endelige levering. Den meget komplekse bundlingproces kræver omfattende infrastrukturressourcer samt manuel drift og ledelseskapacitet til planlægning og trafikledelse.

(188) Tyskland har endvidere anført, at enkeltvognstrafik betragtes som et mere bæredygtigt alternativ til den direkte konkurrence om små og mellemstore forsendelser via vejtransport med lastbil. Det er nødvendigt at omstrukturere selskabets produktions- og forretningsmodel og indføre statsstøtteordninger for at overvinde den systemiske ulempe ved enkeltvognstrafik i forhold til lastbiltransport og sikre en mere miljøvenlig transport med jernbane i stedet for ad vej. Tyskland har anført derfor, at DB Cargos planlagte foranstaltninger i omstruktureringsplanen for enkeltvognstrafik har til formål at opfylde kravene til langsigtet rentabilitet og øge konkurrenceevnen for enkeltvognstrafik.

4.1.4.1.1.3.1. Omstruktureringsplanens foranstaltning 1: optimering af segmentet for enkeltvognstrafik gennem konstruktionsgennemgang

(189) Tyskland har forklaret, at det overordnede mål med omlægningen af enkeltvognstrafiknettet er a) en radikal forenkling og styrkelse af produktionens robusthed og b) den deraf følgende standardisering af det kommercielle udbud.

(190) Med hensyn til den fremtidige produktionsmodel har Tyskland anført, at personale og udstyr vil blive afsat til segmentet for enkeltvognstrafik, hvilket udgør en radikal ændring i forhold til den nuværende integrerede produktion af enkeltvogne, bloktog og kombineret transport. Tyskland forventer, at denne omstruktureringsforanstaltning vil resultere i øget robusthed/modstandsdygtighed, øge kvaliteten og muliggøre omkostningsbesparelser, der overgår synergierne i en integreret produktion, dvs. mindsker afbestillingsgebyrerne og øger ressourceeffektiviteten (f.eks. behov for færre lokomotiver). Tyskland har desuden anført, at den fremtidige udformning af DB Cargos net vil fokusere på at øge frekvenserne på lange kørsler, konsolidere kortere forbindelser og give mulighed for mere fleksibel ruteføring af vogne, dvs. bedre fordeling af faste omkostninger og reduktion af antallet af destinationer.

(191) Tyskland har også anført, at det kommercielle tilbud i stigende grad vil blive standardiseret og minimere individuelle kundespecifikke anmodninger. Tyskland har endvidere anført, at fjernelsen af behovet for kundespecifik prioritering forventes at øge rangerfaciliteternes kapacitet og drastisk mindske kompleksiteten af planlægning og trafikledelse, dvs. øge overheadomkostningernes effektivitet.

(192) Tyskland har anført, at udbygningen af det reviderede net forventes at starte fra 2025.

4.1.4.1.1.3.2. Omstruktureringsplanens foranstaltning 2: samlet produktionsoptimering af segmentet for enkeltvognstrafik

(193) Tyskland har anført, at omstruktureringsplanen sammen med udformningen af DB Cargos net omfatter to overordnede produktionsoptimeringsforanstaltninger, som har til formål at forbedre omkostningerne ved enkeltvognstrafik:

a) Revision af de nuværende feeder- og distributionstjenester for enkeltvogne. Det betyder, at i øjeblikket uøkonomiske tjenester vil blive omorganiseret, nedskaleret eller afskaffet. Tyskland har anført, at foranstaltningen allerede er ved at blive iværksat, og at de første virkninger forventes straks.

b) Energibesparelser ved at bruge elektrodiesellokomotiver i stedet for mindre brændstofeffektive dieseldrevne alternativer. Tyskland har anført, at de positive virkninger af denne foranstaltning forventes at blive realiseret fra 2026 og fremefter.

4.1.4.1.1.3.3. Omstruktureringsplanens foranstaltning 3: kvalitetsforbedring af segmentet for enkeltvognstrafik og foranstaltninger til justering af basisprisen

(194) Tyskland har anført, at disse forbedringer af produktionsmodellen vil føre til kvalitetsforbedringer i tjenesten til kunden (f.eks. øget robusthed/modstandsdygtighed). Tyskland har forklaret, at prisjusteringer i overensstemmelse med disse kvalitetsforbedringer forhandles af DB Cargo med henblik på i) bedre at dække den aktuelle stigning i transportomkostningerne og ii) bedre at opfange kundernes villighed til at betale for enkeltvognstjenester. Tyskland har præciseret, at de respektive prisjusteringer vil være faktiske basisprisstigninger ud over faktoromkostningskompensationer og vil træde i kraft allerede i 2024.

4.1.4.1.1.3.4. Virkningerne af omstruktureringsplanens foranstaltninger for segmentet for enkeltvognstrafik på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

Tabel 11

Virkningerne af omstruktureringsplanens foranstaltninger for segmentet for enkeltvognstrafik på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

		Virkning for EBIT (i mio. EUR)				
Segmenttype	Omstillingsforanstaltning	2024	2025	2026	2027	2028
Enkeltvognstrafik	Netoptimering gennem designgennemgang	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Foranstaltninger til samlet produktionsoptimering med indvirkning på enkeltvognstrafikken	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kvalitetsforbedring og justering af basispris	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 30.*

4.1.4.1.1.4. Foranstaltninger i omstruktureringsplanen for bloktogssegmentet

(195) Tyskland har forklaret, at bloktogstrafik er kendetegnet ved direkte at forbinde mængder fra skinnesidespor/pålæsningssteder til skinnesidespor/aflæsningssteder uden at ændre togets sammensætning. Den centrale drivkraft for bloktog er derfor en tilstrækkelig kapacitetsudnyttelse inden for fjerntransport. Tyskland har anført, at DB Cargo i bloktogssegmentet fokuserer på en bred netdækning med forskellige transportformer, herunder mere komplekse logistikløsninger. De vigtigste foranstaltninger i omstruktureringsplanen for bloktogssegmentet er beskrevet nedenfor og fokuserer på omstillingen til at fungere som udbyder af intelligent logistik.

4.1.4.1.1.4.1. Omstruktureringsplanens foranstaltning 4: logistikløsninger til og porteføljeoptimering inden for bloktogssegmentet

(196) Tyskland har anført, at DB Cargos omstruktureringsplan vil fokusere på intelligente logistikløsninger med hensyn til bloktogstrafik (f.eks. skræddersyede løsninger eller kompleks/grænseoverskridende trafik) og vil foretage en struktureret porteføljegennemgang på grundlag af to centrale elementer:

a) ændringer i produktionskoncepter for at øge både effektivitet og kvalitet, hvor DB Cargo kan tilbyde et unikt salgsargument

b) prisdifferentiering med justerede priser for kunder med større betalingsvilje og stor afhængighed af jernbanetjenester. I den forbindelse kan udvalgte ruter og kunder med enklere behov (f.eks. punkt-til-punkt-trafik) indstilles, således at de frigjorte ressourcer kan anvendes til mere komplekse/intelligente logistikløsninger (potentielt med partnere), hvilket resulterer i en forretning med højere fortjeneste. Tyskland har anført, at DB Cargo generelt kun vil fortsætte trafik, som har et positivt forventet økonomisk udviklingsperspektiv. Tyskland har endvidere anført, at porteføljeoptimeringen vil blive gennemført straks med virkning fra 2024.

4.1.4.1.1.4.2. Omstruktureringsplanens foranstaltning 5: forøgelse af produktion og robusthed i bloktogssegmentet

(197) Tyskland har forklaret, at DB Cargos bloktog i øjeblikket køres ud fra et integreret produktionssystem med andre bloktog, kombineret transport og enkeltvognstrafik. Tyskland har endvidere anført, at de potentielle synergier fra en integreret produktion hos DB Cargo ofte ikke realiseres (f.eks. på grund af uforudsigelige hændelser såsom infrastrukturarbejder med kort varsel, tekniske problemer og ressourcetilgængelighed) og derfor fører til højere faktiske produktionsomkostninger.

(198) Tyskland har forklaret, at foranstaltningen i omstruktureringsplanen omfatter den fremtidige drift af bloktog med dedikerede ressourcetildelinger (svarende til den tilsvarende foranstaltning for enkeltvognstrafik) for at minimere afhængigheden og øge produktionskvaliteten. Tyskland har ligeledes anført, at der som led i den foreliggende omstruktureringsplan vil blive etableret et klart og konsekvent ejerskab for industrier, kunder og produkter.

(199) Tyskland har endvidere forklaret, at øget robusthed ([79]) i produktionen vil blive yderligere fremskyndet gennem gennemførelsen af nye kollektive overenskomster for at øge fleksibiliteten i skifteholdsmodellerne. Under de kollektive overenskomstforhandlinger i 2023 opnåede DB AG og DB Cargo et stort bidrag fra fagforeningen EVG til støtte for omstillingen af DB Cargo, da denne fagforening indførte en mulighed for udvidede skifteholdsmodeller for lokomotivførere og dermed øgede DB Cargos fleksibilitet (i disse modeller arbejder lokomotivførere (frivilligt) i flere dages arbejdscyklusser med flere hvileperioder væk fra hjemmet (med økonomisk incitament) og længere hvileperioder i hjemmet. Tyskland har anført, at det fører til øget produktivitet som følge af færre personaleskift samt muligheden for at indsætte lokomotivførere uafhængigt af den oprindelige placering. Tyskland forventer, at opskaleringen af det reviderede DB Cargo-produktionssystem påbegyndes senest i 2025.

4.1.4.1.1.4.3. Omstruktureringsplanens foranstaltning 6: forbedringer af bloktogssegmentets kvalitet og de dermed forbundne justeringer af basisprisen

(200) Tyskland har anført, at kvalitetsforbedringer af tjenesterne til DB Cargos kunder (f.eks. øget robusthed) vil berettige prisjusteringer, der forhandles med henblik på i) bedre at dække de nuværende stigninger i transportomkostningerne og ii) bedre at opfange kundernes villighed til at betale for bloktogstjenester af bedre kvalitet. Tyskland har forklaret, at de respektive DB Cargo-prisjusteringer vil være faktiske basisprisstigninger ud over faktoromkostningskompensationer og vil træde i kraft allerede i 2024.

4.1.4.1.1.4.4. Virkningerne af omstruktureringsplanens foranstaltninger for bloktogssegmentet på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

Tabel 12

Virkningerne af omstruktureringsplanens foranstaltninger for bloktogssegmentet på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

		Virkning for EBIT (i mio. EUR)				
Segmenttype	Omstillingsforanstaltning	2024	2025	2026	2027	2028ff
Bloktog	Logistikløsninger og porteføljeoptimering	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Robusthedsforøgelse i produktionen (inkl. nye kollektive overenskomster)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kvalitetsforbedring og justering af basispris	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 31.*

([79]) Tyskland har forklaret, at DB Cargos plan er at gøre produktionen og prognoserne for sin produktionsmodel mere og mere konsekvent nøjagtige, selv om en eller flere af inputvariablerne eller antagelserne skal ændres på grund af uforudsete omstændigheder.

4.1.4.1.1.5. Foranstaltninger i omstruktureringsplanen for segmentet for kombineret transport

(201) Tyskland har forklaret, at kombineret transport er kendetegnet ved multimodal transport, hvor der anvendes lastbiler på den første og sidste kilometer mod terminaler eller havne, mens der anvendes jernbane på de mellemliggende langdistancesegmenter. Et segment er opdelt i tre undersegmenter: i) kombineret søtransport, som omfatter transport af containere mellem havne og det respektive bagland, ii) kontinental kombineret transport, som omfatter transport af bulkcontainere, sættevogne og veksellad fra terminal til terminal, og iii) transportvirksomheders salg, som omfatter rene trækkrafttjenester for tredjepartsjernbanetransportører eller speditører.

(202) I de to første segmenter har Tyskland anført, at aktørerne enten dækker et individuelt værdikædeelement (trækkraft, terminaldrift og operatør) eller tilbyder alle tjenester i værdikæden som en integreret operatør. Tyskland har endvidere forklaret, at DB Cargo indtager samme stilling som både en operatør i det maritime segment med sit datterselskab TFG og en leverandør af trækkraft (nemlig DB Cargo selv). I kontinentalsegmentet har Tyskland anført, at DB Cargo igen er leverandør af trækkraft og derudover ejer aktier (men ikke har majoritetskontrol) i operatøren Kombiverkehr GmbH & Co. KG. Tyskland har anført, at DB Cargo tilbyder ren trækkraft i forbindelse med transportvirksomheders salg.

(203) I det følgende afsnit beskrives de vigtigste foranstaltninger i omstruktureringsplanen for hvert af disse tre individuelle undersegmenter.

4.1.4.1.1.5.1. Omstruktureringsplanens foranstaltning 7: ændring af produktionen i undersegmentet for kombineret søtransport

(204) Tyskland har forklaret, at kombinerede transporttog i øjeblikket køres ud fra et integreret produktionssystem med enkeltvogns- og bloktogsdrift. Synergierne fra denne integrerede produktion er mindre end den deraf følgende kompleksitet, hvilket fører til afbrydelsesrelaterede kvalitetsproblemer og et øget ressourcebehov i forhold til direkte konkurrenter (f.eks. forsvars- eller kullast i enkeltvogns- eller bloktogsvirksomheden med højere prioritering sammenlignet med intermodal fragt, der forårsager forsinkelser for kombineret søtransport). Tyskland har endvidere anført, at omstruktureringsplanen derfor omfatter to foranstaltninger, som DB Cargo vil gennemføre:

a) Der vil blive afsat særlige ressourcer (lokomotivførere, lokomotiver og godsvogne) til søtransportsegmentet for at forbedre produktionskvaliteten og gøre det muligt at køre tog, der tidligere er blevet aflyst på grund af manglende produktionstilgængelighed.

b) Den 2. oktober 2024 nåede forligsudvalget til enighed om at ændre selskabets eksisterende arbejdsretlige bestemmelser med hensyn til kombineret søtransport. Som følge heraf vil der blive opnået samme produktivitetsstigning som i en alternativ omstillingsmulighed, der er baseret på faldende levering af trækkraft fra DB Cargo og overførsel af levering af trækkraft til datterselskaber med mere fleksibilitet i deres arbejdsaftaler, hvilket vil føre til højere produktivitet hos lokomotivførere (f.eks. vendetid i fjernstation og særlig kompensation for rejsetid). Tyskland har endvidere forklaret, at DB Cargo ved at nå frem til denne aftale i oktober 2024 nu vil kunne reducere antallet af egne lokomotivførere, produktionsrelaterede overheadomkostninger og kontroltårnspersonale på grund af de nye arbejdsretlige bestemmelser, som vil muliggøre øget produktivitet. DB Cargo vil derfor ikke være nødt til at flytte driften til datterselskaber inden for trækkraft.

4.1.4.1.1.5.2. Omstruktureringsplanens foranstaltning 8: omlægning af nettet i undersegmentet for kombineret søtransport

(205) Tyskland har forklaret, at rederiet TFG i DB Cargos nuværende netmodel anvender rangeringskoncepter til at fordele trafikken mellem de tyske søhavne og baglandet, mens konkurrenterne anvender kombinerede transportterminaler. Tyskland har anført, at ruteføringen for TFG som led i omstruktureringsplanen med tiden vil blive omlagt til terminaler for kombinerede transportknudepunkter i stedet for rangerbanegårdsoperationer for at give mulighed for øget togudnyttelse, øget kapacitet i togene og mere omkostningseffektiv transport af containere. Tyskland har endvidere anført, at DB Cargo planlægger udrulningen af den nye produktionsmodel, der skal gennemføres senest i 2026 på grund af den nødvendige adgang til knudepunktsterminalerne og omstilling af tidsplaner.

4.1.4.1.1.5.3. Omstruktureringsplanens foranstaltning 9: integration af terminaler i undersegmentet for kombineret søtransport

(206) Tyskland har forklaret, at containerterminalen er en vigtig del af værdikæden inden for kombineret transport, og at operatører, der integrerer terminaloperationer i trækkraftkæden, er i stand til at opnå rentabilitet. Tyskland har endvidere anført, at DB Cargos omstruktureringsplan omfatter en udvidelse af selskabets terminalaktiviteter via et bedre samarbejde med terminaludbyderen DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße), således at DB Cargo kan tilbyde et mere integreret produktsortiment (f.eks. med containeropbevaring), optimere sin produktion (f.eks. bedre tilpasning af spor- og terminalslots) og opnå synergier på steder, hvor det allerede driver depoter, og hvor DUSS har deres terminaldrift ved siden af DB Cargos faciliteter.

4.1.4.1.1.5.4. Omstruktureringsplanens foranstaltning 10: porteføljeoptimering i undersegmentet for kombineret søtransport

(207) Tyskland har anført, at DB Cargos omstruktureringsplan forudser, at søtrafikruteporteføljen vil blive optimeret, navnlig med hensyn til ruter med lav efterspørgsel og lav rentabilitet, og at denne foranstaltning vil få virkning i 2024.

4.1.4.1.1.5.5. Omstruktureringsplanens foranstaltning 11: evaluering af mulighederne for partnerskab inden for undersegmentet for kombineret søtransport

(208) Tyskland har anført, at linjerederier og terminaloperatører inden for det maritime markedssegment følger vertikale integrationsstrategier for at øge kundernes loyalitet, sikre transportkapaciteten og internalisere fortjenstmargenerne. Tyskland har endvidere gjort gældende, at for DB Cargos rederi TFG udgør en sådan strategisk udvikling fra konkurrenternes side en risiko for mængdetab, hvis deres vigtigste kunder, dvs. linjeskibe, flytter deres godsmængder til konkurrenter, som de samarbejder med i forbindelse med f.eks. ovennævnte vertikale integration. Samtidig mener Tyskland, at en investering foretaget af en partner kan gøre det muligt for TFG at sikre mængder og få direkte adgang til slutkunderne. Tyskland har endvidere forklaret, at man som led i DB Cargos omstruktureringsplan er i gang med at evaluere partnerskabsmulighederne i denne henseende.

4.1.4.1.1.5.6. Omstruktureringsplanens foranstaltning 12: omdimensionering af Kombiverkehr i undersegmentet for kontinental kombineret transport

(209) Tyskland har anført, at DB Cargo ejer aktier (men ikke har aktiemajoriteten) i Kombiverkehr GmbH & Co. KG (herefter »KVG«), en af de to førende europæiske operatører (50 % af aktierne ejes af DB Cargo, og de resterende 50 % af over 200 speditører). Tyskland er af den opfattelse, at det er nødvendigt at ændre den nuværende forretningsmodel, hvor DB Cargo kun leverer rene trækkrafttjenester, for at opnå langsigtet konkurrenceevne. Tyskland har endvidere forklaret, at de fælles drøftelser om en ny partnerskabsbaseret forretningsmodel for at opnå rentabilitet blev indledt i august 2023, men at de ikke førte til et positivt resultat.

(210) I den forbindelse har Tyskland endvidere forklaret, at der vil ske en udfasning af forbindelser, der ikke genererer de krævede margener, senest i januar 2025. Siden tredje kvartal 2024 er KVG begyndt at flytte store dele af sit togprogram til tredjepartsleverandører af trækkrafttjenester, således at speditører, der anmoder om kombinerede transporttjenester, fortsat vil have adgang til det meste af KVG's rutenet i fremtiden. Alle DB Cargos tjenester med KVG, som ikke rummer et økonomisk levedygtigt perspektiv for DB Cargo, er i mellemtiden blevet udfaset for at standse yderligere tab.

4.1.4.1.1.5.7. Omstruktureringsplanens foranstaltning 13: produktionsændring i undersegmentet for kontinental kombineret transport

(211) Tyskland har forklaret, at kombinerede transporttog på nuværende tidspunkt køres ud fra et integreret produktionssystem med enkeltvogns- og bloktogsdrift, men at synergierne fra en integreret produktion er mindre end den deraf følgende kompleksitet, der fører til afbrydelsesrelaterede kvalitetsproblemer og et øget ressourcebehov sammenlignet med DB Cargos direkte konkurrenter. Tyskland har anført derfor, at to foranstaltninger vil blive gennemført som led i omstruktureringsplanen:

a) Der vil blive afsat særlige ressourcer til segmentet for kontinental kombineret transport for at forbedre produktionskvaliteten og gøre det muligt at køre tog, der tidligere er blevet aflyst på grund af manglende produktionstilgængelighed.

b) I interesseafvejningen, som blev gennemført den 2. oktober 2024, nåede parterne til enighed om at ændre selskabets eksisterende arbejdsretlige bestemmelser med hensyn til kontinental kombineret transport. Som følge heraf opnås den samme produktivitetsstigning nu i stedet for at udlicitere trækkrafttjenesterne til datterselskaber med mere fleksibilitet i deres arbejdsaftaler og dermed højere produktivitet hos lokomotivførere (f.eks. vendetid i fjernstation og særlig kompensation for rejsetid), som man oprindeligt ønskede. Tyskland har endvidere anført, at DB Cargo efter at have indgået denne aftale i oktober 2024 nu vil kunne reducere antallet af lokomotivførere, produktionsrelaterede overheadomkostninger og kontroltårnspersonale på grund af de nye arbejdsretlige bestemmelser, som vil muliggøre øget produktivitet fra 2025 og fremefter. DB Cargo vil derfor ikke være nødt til at flytte driften til datterselskaber inden for trækkraft.

4.1.4.1.1.5.8. Omstruktureringsplanens foranstaltning 14: porteføljeoptimering i undersegmentet for transportvirksomheders salg

(212) Tyskland har forklaret, at der allerede blev indledt en porteføljeoptimering som led i DB Cargos omstruktureringsplan i 2023 for de aktiviteter, der i øjeblikket ikke giver den krævede margen, og som ikke giver et økonomisk levedygtigt perspektiv. Trafik med lav margen, der ikke kan opfylde den krævede ambition for driftsmargenen, og/eller hvor kunderne ikke accepterer de nødvendige prisjusteringer, vil blive fjernet fra porteføljen. Tyskland har endvidere forklaret, at kundernes reaktioner på prisjusteringer i øjeblikket vurderes på grundlag af DB Cargo-salgsteamets erfaringer, og at tilpasningerne planlægges i overensstemmelse hermed. Tyskland forventer, at mængden vil blive reduceret med ca. [...]% i 2024 og ca. [...]% i 2025 i forhold til 2023-mængderne, og at reduktionsgraden vil blive justeret, hvis flere DB Cargo-kunder ikke accepterer prisjusteringer.

4.1.4.1.1.5.9. Virkningerne af omstruktureringsplanens foranstaltninger i segmentet for kombineret transport på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

Tabel 13

Virkningerne af omstruktureringsplanens foranstaltninger for segmentet for kombineret transport på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

		Virkning for EBIT (i mio. EUR)				
Segmenttype	Omstillingsforanstaltning	2024	2025	2026	2027	2028ff
Kombineret søtransport	Produktionsmodel/Terminalhub Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Indkapslet produktion og omlægning af net	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reduktion af administrationsomkostninger i alle maritime selskaber inden for kombineret transport (DB Cargo AG, TFG og DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Porteføljeoptimering og prisstigning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Segmenttype	Omstillingsforanstaltning	*Virkning for EBIT (i mio. EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028ff
Kontinental kombineret transport og transportvirksomheders salg	Indkapslet produktion	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reduktion af administrationsomkostninger i kontinental kombineret transport	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Omdimensionering af Kombiverkehrs net (porteføljeoptimering) og prisstigning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 33.*

4.1.4.1.1.6. Foranstaltninger i omstruktureringsplanen for DB Cargos europæiske datterselskaber

(213) Tyskland har forklaret, at DB Cargo har udenlandske datterselskaber i 13 lande: Nederlandene, Frankrig, Danmark, Italien, Schweiz, Belgien, Det Forenede Kongerige, Spanien og Polen samt de fire selskaber i den europæiske østlige korridor Tjekkiet, Bulgarien, Rumænien og Ungarn. Datterselskaberne fungerer i vid udstrækning som produktionsomkostningscentre, der tilbyder jernbanetjenester som en udvidelse af jernbanedriften i hele Europa. Tyskland har anført, at formålet med DB Cargos europæiske netværk er at tilbyde end-to-end-logistikløsninger på tværs af kontinentet med oprindelse og destination i og uden for Tyskland og med Tyskland som transit- eller forsendelses-/modtagelsesland.

(214) Tyskland har forklaret, at DB Cargos europæiske datterselskaber tegner sig for ca. en tredjedel af selskabets samlede arbejdsstyrke. De har derfor stor betydning for selskabets økonomiske resultater. Tyskland har endvidere anført, at disse datterselskaber er en afgørende del af DB Cargos omstruktureringsplan og er blevet undersøgt for omkostningsbesparelsespotentialer. Tyskland har anført derfor, at der vil blive indført tre overordnede løftestænger for omkostningsoptimering.

4.1.4.1.1.6.1. Omstruktureringsplanens foranstaltning 15: porteføljeoptimering for europæiske datterselskaber

(215) For det første vil der blive foretaget porteføljeoptimering gennem gennemgang af transportoperationer for rentabilitet og efterfølgende definition af effektivitetsforanstaltninger inden for de tre segmenter enkeltvognstrafik, bloktogstrafik og kombineret transport. Tyskland har forklaret, at urentable transporter vil blive optimeret gennem en kombination af prisjusteringer, frekvensreduktioner og bundling af oprindelses- og bestemmelsessteder, eller de vil blive indstillet af DB Cargo. Tyskland har endvidere forklaret, at denne foranstaltning er nøje afstemt med strategierne på tværs af alle tre segmenter.

4.1.4.1.1.6.2. Omstruktureringsplanens foranstaltning 16: omkostningsreduktioner for europæiske datterselskaber

(216) For det andet vil der ske omkostningsreduktioner ved at konsolidere depoter, f.eks. mellem Tyskland og Nederlandene eller Tyskland og Schweiz, eller ved at reducere kontorarealet som led i DB Cargos omstruktureringsplan. Tyskland har endvidere anført, at DB Cargos administrations- og produktionsrelaterede overheadomkostninger vil blive reduceret, f.eks. ved at centralisere kundeserviceopgaverne i kontroltårnet eller reducere antallet af eksterne lejemål.

4.1.4.1.1.6.3. Omstruktureringsplanens foranstaltning 17: de europæiske datterselskabers operationelle effektivitet

(217) For det tredje vil der blive gennemført foranstaltninger til forøgelse af den operationelle effektivitet som led i DB Cargos omstruktureringsplan gennem optimering af den grænseoverskridende førerudnyttelse (f.eks. mellem Tyskland og Nederlandene eller Tyskland, Schweiz og Italien) og forøgelsen af aktivproduktiviteten samt gennemførelsen af en standardiseret IT-infrastruktur i DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4. Virkningerne af omstruktureringsplanens foranstaltninger for segmentet for de europæiske datterselskaber på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

Tabel 14

Virkningerne af omstruktureringsplanens foranstaltninger for segmentet for de europæiske datterselskaber på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

		Virkning for EBIT (i mio. EUR)				
Segmenttype	Omstillingsforanstaltning	2024	2025	2026	2027	2028ff
Europæiske datterselskaber	Porteføljeoptimering	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Omkostningsreduktion	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Operationel effektivitet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 34.*

4.1.4.1.1.7. Foranstaltninger i omstruktureringsplanen for DB Cargos administration

(218) Tyskland har forklaret, at den administrative afdeling i DB Cargos grænseoverskridende funktion leverer vigtige tjenester til DB Cargo. Tyskland har anført, at dens omstruktureringsplan vil afhjælpe og fjerne ineffektivitet som følge af overflødige processer, overkapacitet og tjenester med begrænset merværdi.

(219) Tyskland har forklaret, at reduktionen af kompleksiteten i de forskellige DB Cargo-forretningsenheder forventes at reducere den krævede administrative kapacitet, og at foranstaltningerne bør føre til en samlet reduktion på mere end 80 årsværk i forhold til antallet af medarbejdere i juli 2023 (ca. 17 % af de omfattede afdelinger) fra 2024.

(220) Tyskland har forklaret, at følgende DB Cargos omkostningscentre er blevet analyseret i detaljer: IT-afdeling, omkostninger til (leje)bygninger, CEO-afdeling, CFO-afdeling, tilbudsstyringsafdeling, administrative omkostninger for de indenlandske datterselskaber og øvrige administrative omkostninger samt ledelsesstrukturer.

4.1.4.1.1.7.1. Omstruktureringsplanens foranstaltning 18: IT-standardisering af administrationen

(221) Tyskland har anført, at de høje driftsomkostninger skyldes et stort efterslæb inden for DB Cargos IT-landskab og indkøb. Tyskland har forklaret, at driftsomkostningerne som led i DB Cargos omstruktureringsplan vil blive reduceret gennem optimering af serviceleveranceaftaler, cloudløsninger og modernisering af nuværende applikationer samt nedlukning af forældede applikationer. Tyskland har desuden anført, at IT-projektporteføljen vil blive reduceret betydeligt, og at personalebemandingen gennem en ekstern tjenesteyder vil blive reduceret.

4.1.4.1.1.7.2. Omstruktureringsplanens foranstaltning 19: reduktion af administrationens kontorareal

(222) Tyskland har forklaret, at DB Cargo i øjeblikket lejer mange ejendomme i Tyskland (ca. 760). Tyskland har anført, at DB Cargo på grund af øget fjernarbejde vil opsige lejeaftaler og derved spare ca. 25 % af lejeomkostningerne på sine vigtigste lokaliteter (Mainz, Duisburg, Mannheim, München, Berlin og Leipzig) i 2024. Fra 2025 vil DB Cargo ifølge Tyskland også reducere kontorarealet på alle andre lokaliteter i Tyskland som følge af reduktionen af produktionsrelateret personale i alle DB Cargos administrative regioner.

4.1.4.1.1.7.3. Omstruktureringsplanens foranstaltning 20: reduktion af administrationens markedsførings- og strategiaktiviteter i DB AG

(223) Tyskland har forklaret, at overlapningen af opgaver inden for DB Cargos strategi- og politik-/reguleringsområder vil blive elimineret, hvilket vil mindske ressourcebehovet. Tyskland har endvidere anført, at DB Cargos relativt høje markedsføringsbudget vil blive nedjusteret, da DB Cargos behov for markedsføringsaktiviteter vil blive mindsket med færre markedsføringskampagner og -projekter.

4.1.4.1.1.7.4. Omstruktureringsplanens foranstaltning 21: digitalisering og automatisering af administrationens manuelle økonomiprocesser

(224) Tyskland har forklaret, at DB Cargos CFO-afdeling omfatter de vigtigste organisatoriske enheder Accounting & Billing, Entity Controlling og Product Controlling & Steering Logic. Tyskland har forklaret, at det nuværende høje antal manuelle administrative processer på alle områder vil blive digitaliseret eller automatiseret, navnlig inden for fakturerings- og rapporteringsprocesser, hvilket vil reducere administrationsomkostningerne betydeligt.

4.1.4.1.1.7.5. Omstruktureringsplanens foranstaltning 22: tilpasning af administrationens tilbudsstyringsafdeling og servicedesignafdeling

(225) Tyskland har forklaret, at overlapningen af opgaver og ansvarsområder i DB Cargos tilbudsstyringsafdeling og servicedesignafdeling har ført til udvikling af overdimensionerede strukturer med et betydeligt optimeringspotentiale. Som led i DB Cargos omstruktureringsplan vil antallet af ansatte i disse områder blive reduceret.

4.1.4.1.1.7.6. Omstruktureringsplanens foranstaltning 23: harmonisering af strukturerne i administrationen og datterselskaber, der beskæftiger sig med hjemmemarkedssalg

(226) Tyskland har forklaret, at adskillelsen af opgaver og ansvar mellem DB Cargos interne salgsafdelinger og salgsdatterselskaber er uklar. Tyskland har anført, at DB Cargo planlægger at opnå besparelser i administrationsomkostningerne gennem konsolidering af duplikerede funktioner.

4.1.4.1.1.7.7. Omstruktureringsplanens foranstaltning 24: tilpasning af administrationens ledelsesstruktur

(227) Tyskland har anført, at antallet af ledere ligger over gennemsnittet på grund af den historiske udvikling af parallelle strukturer inden for DB Cargo, hvilket fører til ineffektivitet og høje personaleomkostninger, f.eks. overlapning af opgaver mellem de enkelte DB Cargo-afdelinger og de indenlandske og udenlandske datterselskaber. Tyskland har endvidere anført, at den organisatoriske kompleksitet også øger den administrative og ledelsesmæssige indsats. Tyskland har anført, at omstruktureringsplanen indeholder bestemmelser om nedskæring af ledende stillinger i administrative afdelinger, f.eks. ved sammenlægning af teams eller outsourcing af aktiviteter.

4.1.4.1.1.7.8. Omstruktureringsplanens foranstaltning 25: reduktion af administrationens øvrige omkostninger

(228) Tyskland har forklaret, at andre administrative omkostninger, der skal reduceres som led i omkostningsbesparelsesforanstaltningerne i omstruktureringsplanen, omfatter personalegoder og et overdimensioneret cateringudbud (på grund af den øgede brug af fjernarbejde).

4.1.4.1.1.7.9. Virkningerne af omstruktureringsplanens foranstaltninger for administrationen på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

Tabel 15

Virkningerne af omstruktureringsplanens foranstaltninger for administrationen på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

		Virkning for EBIT (i mio. EUR)				
Segmenttype	Omstillingsforanstaltning	2024	2025	2026	2027	2028ff
Administrationsomkostninger	Gennemgang af IT-landskabet i retning af mere standardisering	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reduktion af kontorarealer med forholdsvis høje ekstraomkostninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Nedskalering af markedsførings- og strategiaktiviteter i DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalisering og automatisering af manuelle økonomiprocesser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tilpasning af tilbudsstyringsafdeling og servicedesignafdeling	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Harmonisering af strukturerne i DB Cargo og datterselskaber, der beskæftiger sig med hjemmemarkedssalg	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tilpasning af ledelsesstrukturer	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reduktion af andre administrative omkostninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 36.*

4.1.4.1.1.8. Omstruktureringsplanens foranstaltninger for DB Cargos overheadomkostninger til produktion og kontroltårn

(229) Tyskland har forklaret, at DB Cargos omstruktureringsplan for overheadomkostningerne til produktion og kontroltårn vil fokusere på reduktion af kompleksiteten i planlægningen, ressourcetilgængeligheden og styringen, navnlig reduktion af tjenestekataloget og forenkling af processerne med henblik på at reducere de ressourcer, der er nødvendige for at udføre de respektive opgaver.

(230) I den forbindelse har Tyskland anført, at foranstaltningerne til forenkling af produktionsmodellerne i hvert DB Cargo-segment, f.eks. overgangen fra integreret produktion til særlige segmentspecifikke produktionssystemer, vil føre til forenklede processer i de produktionsrelaterede og kontroltårnsrelaterede overheadomkostninger. Tyskland har forklaret, at der — som et direkte resultat af det mere robuste net — kræves mindre DB Cargo-kapacitet til f.eks. planlægning af tog og til styring af produktionsfaciliteter. Tyskland har endvidere anført, at lignende virkninger vil blive opnået gennem betydeligt færre grænseflader og tilpasningsbehov mellem planlægning/trafikledelse inden for de forskellige DB Cargo-segmenter.

(231) Tyskland har forklaret, at DB Cargo forventer, at indførelsen af procesforenkling vil føre til betydelige reduktioner i det personale, der er nødvendigt til planlægning og trafikledelse, vedligeholdelse, kontroltårnsfunktioner og indkapsling af kombineret transport. Med hensyn til planlægning og trafikledelse har Tyskland anført, at den vigtigste DB Cargo-tilgang er at fusionere funktioner for at øge synergierne, øge automatiseringen og reducere ikkevæsentlige procestrin, hvilket bør føre til en reduktion af det krævede personale med mere end 50 årsværk i forhold til juli 2023. Følgende foranstaltninger med henblik herpå indgår i omstruktureringsplanen.

4.1.4.1.1.8.1. Omstruktureringsplanens foranstaltning 26: integration af aktivstyring og personaleplanlægning i produktion og kontroltårn

(232) Tyskland har forklaret, at integrationen af DB Cargo-funktionerne inden for aktivforvaltning (planlægning af rangerbanegårde (ZBA)) og personaleplanlægning resulterer i et samlet tilsyn gennem planlægningspersonalet. Planlægningspersonalets rolle er begrænset til at fastlægge den umiddelbare tidsramme (fra torsdag til søndag i den efterfølgende uge). Tyskland har endvidere forklaret, at eventuelle ændringer i skifteholdene, der foretages efter påbegyndelsen af planlægningen, forvaltes af ZBA-planlægningen, som indregner konsekvenserne af nedstrømsplanlægningen for den følgende uge (f.eks. medarbejdernes hvileperioder). Denne gensidige hensyntagen i planlægnings- og udførelsesaspekterne vil ifølge Tyskland mindske behovet for DB Cargo-personaleledere, hvilket gør det muligt at reducere DB Cargo-personalet.

4.1.4.1.1.8.2. Omstruktureringsplanens foranstaltning 27: mindskelse af detaljeret planlægning i forbindelse med produktion og kontroltårn

(233) Tyskland har forklaret, at det ved at strømline DB Cargos planlægningsprocedurer vil blive muligt at opnå en markant reduktion af væsentlige opgaver, hvilket vil føre til et fald i den arbejdsstyrke, der kræves til planlægning af aktiver. Tyskland har nærmere bestemt anført, at der i forbindelse med den kommende planlægning af DB Cargos rangerbanegårde (ZBA) og transitstationer (Kbf) kun vil blive fokuseret på den årlige foreløbige planlægning. Denne planlægning vil være begrænset til at opfylde minimumskravene til skiftehold og vil ikke medføre ændringer i løbet af året. Derudover vil der blive udviklet samarbejdsplanlægning for DB Cargos shunterpersonale (AB) og vognførere (TWB).

4.1.4.1.1.8.3. Omstruktureringsplanens foranstaltning 28: konsolidering af trafikledelsesfunktioner i produktion og kontroltårn

(234) Tyskland har forklaret, at DB Cargos Area Controller i fremtiden også vil påtage sig ansvaret for lokalområdets trafikleder for at reducere antallet af regionale DB Cargo-trafikleder og regionale netforvaltere. Tyskland har anført, at trafikledelse vil finde sted enten fra det centrale kontrolcenter eller direkte på stedet, og at denne proces vil blive gennemført i tæt samarbejde med de netforvaltere, der befinder sig i kontroltårnet.

4.1.4.1.1.8.4. Omstruktureringsplanens foranstaltning 29: optimering af planlægningsproces for skifteholdsarbejde inden for fjerntransport i produktion og kontroltårn

(235) Tyskland har forklaret, at DB Cargos planlægningsproces for skifteholdsarbejde inden for fjerntransport kan optimeres og automatiseres med indførelsen af IPS-systemet (integreret planlægning og styring), hvilket vil effektivisere kapaciteten markant. Tyskland har endvidere forklaret, at sammenlægningen af VT (driftsdage), KT (kalenderdage) og planlægningen af finskift i den planlagte VT-tilstand vil blive tilrettelagt gennem IPS med både konsolidering og automatisering. Tyskland har anført, at denne fælles tilgang påtager sig det proceduremæssige og regionale ansvar for alle DB Cargo-rutetildelinger. Tyskland har anført, at dette giver ét sæt overordnede skifteholdsinformationer, der omfatter både langdistance- og kortdistancedriftspersonale. Disse procesforbedringer har efter Tysklands opfattelse potentiale til at skabe betydelige kapacitetsbesparelser i forbindelse med DB Cargos planlægning.

4.1.4.1.1.8.5. Omstruktureringsplanens foranstaltning 30: digitalisering af vedligeholdelse i produktion og kontroltårn

(236) Tyskland har forklaret, at der vil blive gennemført digitale vedligeholdelsesløsninger for at reducere det krævede personale og sænke DB Cargos omkostninger frem til 2027 ved f.eks. i væsentlig grad at reducere det lokale idriftsættelsespersonales (MöB's) tilsynsrolle i forbindelse med faciliteterne gennem en problemfri integration af Asset & Maintenance og udnyttelse af digitale løsninger, f.eks. BISON (billedbaseret malwaredetektion) og WMS (workshop management system). Tyskland har endvidere forklaret, at en sådan ændring bevirker, at ikke alle supplerende foranstaltninger skal godkendes udtrykkeligt, da faciliteterne proaktivt vil operere under eget ansvar. Frem for at være stærkt afhængige af streng overvågning vil fremtidige kontrolforanstaltninger dreje sig om omkostningseffektive strategier og resultatbaseret evaluering. Disse foranstaltninger forventes ifølge Tyskland at begrænse overdreven vedligeholdelse af DB Cargos godsvogne. Den kommende indførelse af (virtuel) centralisering, der lettes af kameradetektering, forventes desuden at sikre en mere strømlinet styring af spidsbelastninger. Tyskland har derfor konkluderet, at denne foranstaltning i omstruktureringsplanen giver DB Cargos MöB mulighed for at omfordele kapacitet og dermed skabe en mere effektiv operationel ramme.

4.1.4.1.1.8.6. Omstruktureringsplanens foranstaltning 31: effektivitetsforbedring af produktion og kontroltårn

(237) Tyskland har forklaret, at DB Cargos kontroltårn er et centralt knudepunkt for koordineringen af driften med kunderne. Dets vigtigste rolle er at føre tilsyn med forsendelser i hele Europa og inddrage alle partnere fra start til slut. Det kombinerer kundens perspektiv med produktionsmuligheden for at optimere løsninger til kunderne med fokus på effektivitet og resultater for DB Cargo. Kontroltårnet håndterer over 650 000 tog og over 7 millioner forsendelser årligt i hele Europa. Det blev oprettet i 2022 med udgangspunkt i det tidligere DB Cargo Customer Service and Operations Centre.

(238) Tyskland har forklaret, at DB Cargos omstruktureringsplan omfatter flere initiativer til at øge kontroltårnets effektivitet. På den ene side fokuserer disse initiativer på udvikling og indførelse af yderligere IT-processer/applikationer, som vil gøre det muligt at reducere det manuelle arbejde betydeligt. På den anden side fokuserer disse initiativer på den videre gennemførelse af integreret præstationsstyring og redesign af kundegrænsefladen — indførelse af standarder, der vil erstatte det nuværende store antal individuelle løsninger, samtidig med at der tages hensyn til de respektive kundekrav. Tyskland mener, at sådanne initiativer vil resultere i en reduktion af det krævede DB Cargo-personale med mere end 200 årsværk i forhold til antallet af sådanne ansatte i juli 2023 (ca. 18 % af de omfattede afdelinger, ekskl. andelen til kombineret transport).

(239) Tyskland har endvidere forklaret, at den nye strategi for hvert DB Cargo-undersegment inden for kombineret transport fører til yderligere reduktioner af overheadomkostningerne til produktion og kontroltårn. Tyskland er af den opfattelse, at der samlet set kan forventes en reduktion på ca. 130 årsværk i DB Cargos indirekte produktionsoverheadomkostninger og ca. 155 årsværk i kontroltårnet (begge tal supplerer de tal, der tidligere er fremhævet i de foregående afsnit). Omkring 50 % af denne personalenedskæring hos DB Cargo vil finde sted i datterselskaberne. På dette grundlag mener Tyskland, at der kan opnås betydelige omkostningsbesparelser ved at reducere overheadomkostningerne og strømline processerne.

Tabel 16

Virkningerne af omstruktureringsplanens foranstaltninger for overheadomkostningerne til produktion og kontroltårn på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

		Virkning for EBIT (i mio. EUR)				
Segmenttype	Omstillingsforanstaltning	2024	2025	2026	2027	2028ff
Foranstaltninger vedrørende overheadomkostningerne til produktion og kontroltårn		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Planlægning og trafikledelse					
	Vedligeholdelse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kontroltårn	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Indkapsling af kombineret transport	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 38.*

4.1.4.1.1.9. Foranstaltninger i omstruktureringsplanen som reaktion på yderligere materialiserede risici

(240) Tyskland har forklaret, at der mellem 2023 og 2024 opstod en række risici, som imødegås med afbødende modforanstaltninger som led i en udvidet omstillings- og omstruktureringsplan. Nogle af de risici, der blev til virkelighed og imødegås, er reduktion af forbundsbudgetterne for støtteordninger til jernbanegodstransport, varslingsstrejke blandt lokomotivførere, negative mængdetendenser, stigninger i personale- og faktoromkostninger og forsinkelser i gennemførelsen af omstillingsforanstaltninger.

4.1.4.1.1.9.1. Omstruktureringsplanens foranstaltning 32: betydelig reduktion af antallet af ansatte som reaktion på negative mængdetendenser

(241) Tyskland har forklaret, at forligsudvalgets afgørelse af 2. oktober 2024 (betragtning 186) giver DB Cargo mulighed for at kompensere for de stigninger i personaleomkostningerne, der følger af de nye kollektive overenskomster. Det aftalte antal fuldtidsansatte afspejler i) beslutningen om og gennemførelsen af omstillingsplanens mange omstruktureringsforanstaltninger og derudover ii) reduktionen af transportmængderne og iii) et administrativt program for reduktion af antallet af ansatte kendt som »Together Strong«, der blev iværksat af DB AG for at reducere de administrative stillinger inden for finansiering, IT og HR (et program, der gennemføres af DB Cargo ud over de foranstaltninger til reduktion af antallet af ansatte, der allerede er afspejlet i omstillingsplanen).

4.1.4.1.1.9.2. Omstruktureringsplanens foranstaltning 33: faktoromkostningsreduktion som reaktion på negative mængdetendenser

(242) Tyskland har forklaret, at DB Cargo vil gennemføre flere modforanstaltninger med direkte indvirkning på materialeomkostningerne. Disse omfatter i) tilpasning af vedligeholdelsesplaner samt retentionscyklusser til de reducerede transportmængder, ii) annullering af alle forsknings- og udviklingsprojekter vedrørende proces- og aktivdigitalisering med afskrivningsperioder på mere end tre år og iii) fremskyndelse af porteføljeoptimering inden for kontinental kombineret transport og bloktogstrafik.

4.1.4.1.1.9.3. Omstruktureringsplanens foranstaltning 34: engangseffekter på nettoindtægterne i 2024 som reaktion på negative mængdetendenser

(243) Tyskland har forklaret, at der i 2024 blev realiseret visse positive engangseffekter på drifts- og nettoindtægterne. Disse omfatter i) salg af containere, der ikke længere kan anvendes, fra DB Cargos ophørte virksomhed i Rusland, ii) reduktion af konsulenttjenester og andre tjenester og iii) ophugning af [...] godsvogne i segmentet for intermodal transport. DB Cargo tegnede sig desuden for en engangsreduktion på 51 mio. EUR i løbende priser for trækkraftenergi fra DB Energie i 2024.

4.1.4.1.1.9.4. Omstruktureringsplanens foranstaltning 35: produktivitetsforøgelse i forbindelse med DB Cargos vedligeholdelse

(244) Tyskland har forklaret, at DB Cargo gennemfører et produktivitetsforøgelsesprogram med fokus på den interne vedligeholdelse af lokomotiver og vogne. Programmet er en plan for omkostningsreduktion rettet mod vedligeholdelsesinfrastruktur samt materialer og personaleeffektivitet og forventes at give omkostningsreduktioner på 25 mio. EUR senest i 2026 og på 100 mio. EUR senest i 2030.

4.1.4.1.1.9.5. Omstruktureringsplanens foranstaltning 36: reduktion af DB-koncernens omkostninger til interne tjenester og trækkraftenergi

(245) Tyskland har forklaret, at DB-koncernens energileverandør, DB Energie, på grund af et generelt fald i energiomkostningerne i Tyskland kan sænke sine markedssalgspriser for trækkraftenergi i perioden 2025-2030. Desuden vil priserne hos DB AG's interne IT-tjenesteudbyder (DB Systel) blive sænket. Anvendelsen af kunstig intelligens i produktionen af digitale tjenester forventes at føre til en betydelig stigning i produktiviteten.

4.1.4.1.1.9.6. Omstruktureringsplanens foranstaltning 37: reduktion af afskrivninger og investeringer

(246) DB Cargo gennemgik investeringsbudgetterne for årene frem til 2030 og reducerede dem til et minimum. De reducerede investeringsudgifter vil resultere i en reduktion af DB Cargos afskrivninger. Antagelserne om levetiden for lokomotiver og vogne vil blive justeret med hensyn til afskrivninger i forhold til vognparkens aktuelle levetid.

4.1.4.1.1.9.7. Omstruktureringsplanens foranstaltning 38: Salg og tilbageleasing af lokomotiver

(247) Tyskland har forklaret, at DB Cargo vil sælge og tilbagelease [...] lokomotiver, der vil generere ca. [...] EUR i skjulte reserver pr. lokomotiv.

4.1.4.1.1.9.8. Omstruktureringsplanens foranstaltning 39: leasing af lokomotiver i stedet for køb

(248) Tyskland har anført, at DB Cargo vil lease [...] lokomotiver i stedet for at indkøbe dem direkte for at spare penge upfront og gøre forretningsmodellen mere fleksibel ved at sprede omkostningerne til leasing af lokomotiverne over tid.

4.1.4.1.1.9.9. Omstruktureringsplanens foranstaltning 40: styrkelse af driftskapitalen

(249) Tyskland har forklaret, at DB Cargo vil sælge tilgodehavender på [...] EUR inden udgangen af 2024 for at øge den samlede kontantbeholdning og begrænse gælden.

4.1.4.1.1.9.10. Omstruktureringsplanens foranstaltning 41: prisstigninger i segmentet for enkeltvognstrafik

(250) Tyskland har forklaret, at DB Cargo vil udvikle yderligere villighed til at betale blandt sine kunder i segmentet for enkeltvognstrafik fra 2026. DB Cargo vil også overvælte virkningerne af reduceret støtte til sporadgang og rangeringssystemer, som påvirker hele jernbanegodssektoren i Tyskland fra 2027.

4.1.4.1.1.10. Samlede virkning af omstruktureringsplanens foranstaltninger på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

(251) Tabel 17 viser de forventede finansielle virkninger af de centrale foranstaltninger i omstillingsplanen på DB Cargos EBIT-fremskrivninger for de angivne perioder.

Tabel 17

De samlede virkninger af omstruktureringsplanens foranstaltninger på DB Cargos EBIT-fremskrivninger

		Virkning for EBIT (i mio. EUR)				
Segmenttype	Omstillingsforanstaltning	2024	2025	2026	2027	2028ff
Enkeltvognstrafik	Netoptimering gennem designgennemgang	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Foranstaltninger til samlet produktionsoptimering med indvirkning på enkeltvognstrafikken	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kvalitetsforbedring og justering af basispris	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bloktog	Logistikløsninger og porteføljeoptimering	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Robusthedsforøgelse i produktionen (inkl. nye kollektive overenskomster)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kvalitetsforbedring og justering af basispris	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kombineret søtransport	Produktionsmodel/Terminalhub Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Indkapslet produktion og omlægning af net	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reduktion af administrationsomkostninger i alle maritime selskaber inden for kombineret transport (DB Cargo AG, TFG og DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Porteføljeoptimering og prisstigning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Segmenttype	Omstillingsforanstaltning	*Virkning for EBIT (i mio. EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028ff
Kontinental kombineret transport og transportvirksomheders salg	Indkapslet produktion	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reduktion af administrationsomkostninger i kontinental kombineret transport	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Omdimensionering af Kombiverkehrs net (porteføljeoptimering) og prisstigning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Europæiske datterselskaber	Porteføljeoptimering	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Omkostningsreduktion	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Operationel effektivitet	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Administrationsomkostninger	Gennemgang af IT-landskabet i retning af mere standardisering	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reduktion af kontorarealer med forholdsvis høje ekstraomkostninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Nedskalering af markedsførings- og strategiaktiviteter i DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalisering og automatisering af manuelle økonomiprocesser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tilpasning af tilbudsstyringsafdeling og servicedesignafdeling	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Harmonisering af strukturerne i DB Cargo og datterselskaber, der beskæftiger sig med hjemmemarkedssalg	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tilpasning af ledelsesstrukturer	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reduktion af andre administrative omkostninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Produktionsoverheadomkostninger	Planlægning og trafikledelse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Vedligeholdelse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kontroltårn	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Indkapsling af kombineret transport	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
I alt		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 38 og 39.*

(252) Nedenstående tabel viser de forventede finansielle virkninger af de yderligere foranstaltninger, der er under evaluering for DB Cargo som følge af risici, der opstod i 2023 og 2024 (se betragtning 240).

Tabel 18

De samlede virkninger af omstruktureringsplanens modforanstaltninger på DB Cargos EBIT-fremskrivninger i referencescenariet

	Virkningen af modforanstaltningerne i referencescenariet på EBIT	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	EBIT-referencescenarie 2023	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Materialiserede risici i alt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Modforanstaltninger i alt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1)	Modforanstaltninger mod den negative mængdetendens	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Antal ansatte under tidligere referencescenarie	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Materialeomkostninger til modforanstaltninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Produktivitetsforøgelse, vedligeholdelse	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Yderligere omkostningsoptimering af enkeltvognstrafiknettet fra 2029	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Reduktion af koncernbidrag, priser på trækkraftenergi og priser på IT-tjenester	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2)	Reduktion af afskrivninger gennem reduktion af investeringer og hensyntagen til lokomotivers og vognes faktiske levetid	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3)	Specifik prisstigning på enkeltvognstrafik i 2026 og overvæltning af priseffekten eller reducerede føderale budgetter for støtteordninger fra 2027	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4)	Stigning i andelen af underleverancer inden for bloktogstrafik, inkl. salg af [...] lokomotiver i 2025/2026	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5)	Salg og tilbageleasing af [...] lokomotiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6)	Konvertering fra køb til leasing af [...] lokomotiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7)	Forbedringer af driftskapitalen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 44.*

4.1.4.2. Finansiering af omstruktureringsplanen

(253) Finansieringen af omstruktureringsplanen og de dermed forbundne omkostninger består primært af finansiering fra private kilder (eget bidrag) og kun delvis af finansiering fra statsstøtte.

(254) Omstruktureringsomkostningerne og de ovennævnte finansieringskilder er beskrevet i de følgende afsnit.

4.1.4.2.1. Omstruktureringsomkostninger

(255) DB Cargos omstruktureringsomkostninger ville beløbe sig til i alt 4 187 mio. EUR, som er opsummeret i tabel 19 , og som består af følgende:

a) Driftstab: Tyskland har anført, at DB Cargos driftstab mellem 2022 og 2024 på 858 mio. EUR i 2022, 584 mio. EUR i 2023 og 472 mio. EUR forventet i 2024 ([80]) udgør ca. halvdelen af omstruktureringsomkostningerne.

b) Andre omstruktureringsomkostninger: DB Cargo vil i omstruktureringsperioden også pådrage sig andre omkostninger i forbindelse med omstruktureringen eller driftsomkostningerne, som ikke vil blive dækket af de forventede indtægter i forbindelse med gennemførelsen af omstruktureringsplanen, og som er nødvendige for en vellykket gennemførelse heraf, f.eks.:

   a) omkostninger til rådgivere, løn- og personalerelaterede betalinger til DB Cargos datterselskaber og omkostninger i forbindelse med flytning af aktiviteter til DB Cargos datterselskaber

   b) andre kapitaludgifter i investeringsplanen på trods af den planlagte beløbsmæssige reduktion, driftskapital, refinansieringsomkostninger for lån, der forfalder, og driftsudgifter.

4.1.4.2.2. Kilder til finansiering af omstruktureringsforanstaltningerne

4.1.4.2.2.1. Omstruktureringsstøtte

(256) Tyskland har identificeret de beløb, der er ydet til DB Cargo i henhold til resultatoverførselsaftalen til dækning af driftstab i 2022, 2023 og 2024, som kilder til støttefinansiering af omstruktureringsomkostningerne, dvs. 858 mio. EUR i 2022, 584 mio. EUR i 2023 og 472 mio. EUR forventet i 2024 ([81]), til et samlet beløb på 1 914 mio. EUR.

4.1.4.2.2.2. Støttemodtagerens eget bidrag

(257) Tyskland har anført følgende hovedkilder til DB Cargos bidrag til omstruktureringsomkostningerne og har anført, at de finansielle instrumenter, der anvendes som kilder til koncernintern finansiering af omstruktureringsomkostningerne, alle forventes at blive udstedt på markedsvilkår til DB Cargo AG, og alle vil blive stillet til rådighed i omstruktureringsperioden for at bidrage til en effektiv finansiering af omstruktureringsplanen ([82]):

a) 842 mio. EUR i efterstillede konvertible lån, der er til rådighed fra den 15. november 2024 til og med den 31. december 2026 ([83]), som består af:

   a) pr. 15. november 2024 efterstillede konvertible lån på i alt 218 mio. EUR indtil den 31. december 2031

   b) pr. 01. april 2025 efterstillede konvertible lån på i alt 110 mio. EUR indtil den 31. december 2031

   c) i 2025 efterstillede konvertible lån på i alt 83 mio. EUR indtil den 31. december 2031

   d) pr. 1. december 2026 efterstillede konvertible lån på i alt 315 mio. EUR indtil den 31. december 2031

   e) i 2026 efterstillede konvertible lån på i alt 116 mio. EUR indtil den 31. december 2031.

([80]) Prognose pr. 22.11.2024.

([81]) De tab, der forventes overført for 2024 (prognose pr. 22.11.2024), omfatter, uden indvirkning på EBITDA og EBT som forventet, en udskudt skatteforpligtelse, der anslås til 18 mio. EUR. Det tab, som DB Cargo har overført til DB AG, stiger således i forhold til, hvad der ellers ville blive overført uden opsigelsen af resultatoverførselsaftalen.

([82]) Tabel 29: Lån, kreditlinjefaciliteter, midlertidige kreditlinjer og mezzaninkapital (efterstillede konvertible lån) DB Cargo AG 2025-2029 som stillet til rådighed af Tyskland i »DB Cargo State Aid Restructuring Plan«, der blev forelagt den 31.10.2024, som ajourført.

([83]) Fra § 2, stk. 1, i »Mezzaninlåneaftalen om en finansieringsramme på [842] 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).

Disse lån kan udelukkende anvendes til refinansiering af eksisterende låneaftaler mellem de kontraherende parter ([84]).

Rentesatsen for udbetalte trancher skal være lig med ([85]): i) EUR-swaprente i fem år (2,275 % fra midten af november 2024) ([86]), ii) plus det spænd, der er fastsat i henhold til markedsvilkårene for långivers refinansiering (i september 2024 var spændet [...]% pr. år for trækninger i EUR) og låntagerens fastlagte kreditværdighed (låntageren er i øjeblikket kreditvurderet »[...]« af långiveren). Vurderingerne revideres og justeres normalt årligt, og iii) plus en margen på [...]% pr. år for at afspejle efterstillelsen af lånene. Denne margen blev udledt ved at sammenligne markedsværdien af DB-koncernens efterstillede obligationer, der forfaldt i 2029, med DB-koncernens løbetidssammenligninger af foranstillede kontantobligationer. Den gældende rentesats beløber sig derfor til [...]% på årsbasis på nuværende tidspunkt.

Lånene kan desuden kun anvendes af DB Cargo, hvis gennemførelsen af omstruktureringsplanen overholdes på tidspunktet for anmodningen. Det betyder bl.a., at DB Cargo opnår følgende finansielle nøgletal ([87]):

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

I henhold til disse låneaftaler har långiveren (DB AG) til enhver tid ret til at konvertere en eller flere udestående trancher eller udestående tranchebeløb til egenkapital ved tildeling af DB Cargos kapitalreserve, forudsat at DB Cargo har opnået et positivt årligt overskud i mindst to på hinanden følgende kalenderår, op til det dobbelte af det akkumulerede årlige overskud siden den 1. januar 2025, hvorfra beløb, der allerede er konverteret til egenkapital, skal fratrækkes ([88]).

Endelig er låntageren ikke berettiget til at yde kredit eller andre finansielle tjenester til tredjemand (med undtagelse af långiveren og Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]).

f) 325 mio. EUR i kreditlinjefacilitet, der allerede er stillet til rådighed og undertegnet af DB AG, og som er til rådighed fra den 1. august 2024 til og med den 31. december 2026 ([90]). Den gældende rentesats for den individuelle udnyttelse af kreditmuligheden beregnes på grundlag af interbankudlånsrenten (f.eks. Euribor 6 måneder på 2,743 % pr. medio november 2024 på årsbasis) ([91]) gældende for den aftalte renteperiode på tidspunktet for låneansøgningen (Reuters' markedsdata) plus en margen fastsat i henhold til markedsvilkårene (aktuelt på [...]% p.a. for trækninger i EUR) for långivers refinansiering og låntagers fastlagte kreditværdighed. Låntageren er i øjeblikket kreditvurderet »[...]« af långiveren. Vurderingerne revideres og justeres normalt årligt. Som følge heraf udgør den gældende rentesats for f.eks. en 6-måneders periode [...] % på årsbasis på nuværende tidspunkt.

([84]) Fra § 1, stk. 3, i »Mezzaninlåneaftalen om en finansieringsramme på [842] 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).
([85]) Fra § 5, stk. 1 og 2, i »Mezzaninlåneaftalen om en finansieringsramme på [842] 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).
([86]) Som beregnet ud fra offentligt tilgængelige kilder, f.eks. www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-swap-historical-data).
([87]) Fra § 2, stk. 3, i »Mezzaninlåneaftalen om en finansieringsramme på [842] 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).
([88]) Fra § 7, litra a), i »Mezzanin-låneaftalen om en finansieringsramme på [842] 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).
([89]) Fra § 12, i »Mezzaninlåneaftalen om en finansieringsramme på [842] 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).
([90]) Fra § 1, stk. 1 og 2, i »Rammeaftale om en kreditlinje på 325 000 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).
([91]) Som offentligt tilgængelige fra kilder f.eks. www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

I henhold til denne låneaftale er DB Cargo ikke berettiget til at yde kredit eller andre finansielle tjenester til tredjemand (med undtagelse af långiveren og Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

DB Cargo forpligter sig desuden til at indhente forudgående godkendelse af følgende handelspolitiske beslutninger fra DB AG's kreditudvalg ([93]):

a) forudsat at DB Cargo har gjort brug af kreditlinjen på 250 mio. EUR eller derunder på det relevante tidspunkt: i) investerings- og afhændelsesprojekter, som ikke indgår i den nuværende mellemfristede forretningsplanlægning, og som beløber sig til mere end 10 mio. EUR pr. projekt, og ii) indgåelse af andre fremtidige forpligtelser, som ikke indgår i den nuværende mellemfristede forretningsplanlægning, og som beløber sig til mere end 10 mio. EUR pr. projekt

b) forudsat at DB Cargo har gjort brug af kreditlinjen på mere end 250 mio. EUR på det relevante tidspunkt: i) investerings- og afhændelsesprojekter til et samlet beløb på mere end 5 mio. EUR pr. projekt og ii) indgåelse af andre fremtidige forpligtelser, der overstiger 5 mio. EUR pr. projekt

c) i forbindelse med salgs- og tilbageleasingsprojekter forpligter DB Cargo sig til at få markedsforholdene kontrolleret af långiveren.

Endelig er ydelsen af kreditlinjen betinget af, at DB Cargo forpligter sig til at sikre, at følgende finansielle nøgletal overholdes, og om nødvendigt træffe afhjælpende foranstaltninger for at forhindre, at nøgletallet overskrides. Hvis nøgletallet overskrides, har kreditor ret til at opsige kreditaftalen ([94]).

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

b) 434 mio. EUR i midlertidig kreditlinje, der allerede er stillet til rådighed og undertegnet af DB AG, og som er til rådighed fra den 1. august 2024 til og med den 31. marts 2025 ([95]) på markedsvilkår. Den gældende rentesats beregnes på grundlag af interbankrenten for den aftalte renteperiode (f.eks. Euribor 6 måneder på 2,743 % pr. medio november 2024 på årsbasis) ([96]) på tidspunktet for låneansøgningen (på grundlag af markedsdata i realtid fra Reuters) plus en margen fastsat i henhold til markedsvilkårene (som i øjeblikket er på [...]% p.a. for trækninger i EUR) for långivers refinansiering og låntagers fastlagte kreditværdighed ([97]). Låntageren er i øjeblikket kreditvurderet »[...]«. Vurderingerne revideres og justeres normalt årligt. Som følge heraf udgør den gældende rentesats for f.eks. en 6-måneders periode [...]% på årsbasis på tidspunktet for Kommissionens afgørelse.

([92]) Fra § 12, stk. 1, i »Rammeaftale om en kreditlinje på 325 000 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).
([93]) Fra § 12, stk. 2, i »Rammeaftale om en kreditlinje på 325 000 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).
([94]) Fra § 12, stk. 3, i »Rammeaftale om en kreditlinje på 325 000 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).
([95]) Fra § 1, stk. 1 og 2, i »Rammeaftale om en overgangskreditlinje (»brofinansiering«) på 434 000 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).
([96]) Som offentligt tilgængelige fra kilder f.eks. www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) Fra § 5, stk. 1, i »Rammeaftale om en overgangskreditlinje (»brofinansiering«) på 434 000 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).

Indtil den fulde tilbagebetaling af alle udestående kreditbeløb under disse kreditlinjer forpligter DB Cargo sig til ikke at stille sikkerhed over for andre kreditorer, navnlig i form af behæftelser på sine nuværende eller fremtidige aktiver, medmindre långiveren på forhånd har givet sit skriftlige samtykke til, at der stilles sådanne garantier ([98]).

c) [460-560] mio. EUR i afhændelser, der skal gennemføres indtil 2026 (som beskrevet i betragtning 305, litra a), og betragtning 318), som består af:

   a) det forventede salg af aktiver (lokomotiver) som følge af en øget andel af underentrepriser inden for bloktogstrafik på ca. [...] mio. EUR i 2025-2026

   b) det planlagte salg af overskydende lokomotiver inden for kombineret transport for ca. [...] mio. EUR i 2025-2026

   c) det planlagte salg af overskydende lokomotiver fra den tysk-franske korridor for ca. [...] mio. EUR i 2025-2026

   d) afhændelse af udvalgte kapitalandele i datterselskaber ([...]) for ca. [...] mio. EUR i 2025

   e) det forventede salg af en betydelig andel af DB Cargos [...] i 2025-2026

   f) factoring af [100-140] mio. EUR i DB Cargos tilgodehavender, som har en fordelagtig kreditprofil og dermed lavere finansieringsomkostninger

   g) DB JobService GmbH's overtagelse af løn- og fratrædelsesgodtgørelser til DB Cargo-medarbejdere på i alt [100-140] mio. EUR, der udløses af omstruktureringsplanen, i henhold til kollektive overenskomster og DB AG's koncernregler. DB JobService GmbH fungerer som koncernens arbejdsformidlingskontor, som DB AG har interesse i at centralisere på et »internt« arbejdsmarked på grund af synergierne og omkostningsbesparelserne i form af matchning af kvalificationer eller størrelsen af fratrædelsesgodtgørelser i forhold til outsourcing af kontoret til tredjepartsudbydere.

(258) Støttemodtagerens eget bidrag til omstruktureringsomkostningerne som følge af de forskellige finansieringskilder, som de tyske myndigheder har fremlagt, og som er sammenfattet i tabel 19, vil beløbe sig til i alt 2 291 mio. EUR, dvs. 54 % af omstruktureringsomkostningerne på 4 205 mio. EUR, som det fremgår af overslaget.

Tabel 19

Oversigt over omstruktureringsomkostningerne og deres finansieringskilder

(i mio. EUR)

OMSTRUKTURERINGSOMKOSTNINGER	MIO. EUR	FINANSIERINGSKILDER	MIO. EUR
Faktiske driftstab (2022-2023)	1 442	**Eget bidrag**, heraf	**2 291**
Forventede driftstab (2024)	472	Efterstillede konvertible lån DB AG	842
Forventede driftstab (2025)	[…]	Kreditlinjefacilitet DB AG	325
Personalerelaterede udgifter (JobService GmbH)	[…]	Midlertidig kreditlinje DB AG	434
Andre omkostninger ved flytning af aktiviteter til DB Cargos datterselskaber	[…]	Afhændelser	4 […]
Refinansiering af forfaldne lån, CAPEX, OPEX, driftskapital	2 020	Factoring af tilgodehavender	[…]
		Bidrag fra JobService GmbH	[…]
Omstruktureringsomkostninger i alt	**4 205**		
		Omstruktureringsstøtte, heraf	**1 914**
		Faktisk dækning fra resultatoverførselsaftalen (2022-2023)	1 442
		Forventet dækning fra resultatoverførselsaftalen (2024)	472

([98]) Fra § 14, stk. 2, i »Rammeaftale om en overgangskreditlinje (»brofinansiering«) på 434 000 000,00 EUR« (engelsk oversættelse).

4.1.4.2.3. Finansielle fremskrivninger i referencescenariet og det pessimistiske scenarie

(259) Tyskland har forklaret, at de antagelser, der ligger til grund for DB Cargos aktuelle gennemførelse af en omfattende omstruktureringsplan, alle har til formål at genoprette selskabets rentabilitet. DB Cargo har udviklet sin omstruktureringsplan i tæt samarbejde med eksterne konsulenter som rådgivere. Tyskland har anført, at omstruktureringsplanen allerede er ved at blive gennemført, og at de retligt påkrævede høringer af DB Cargos arbejdstagerrepræsentanter med hensyn til personaleforanstaltninger er blevet indledt.

(260) Tyskland har forklaret, at de underliggende omkostningsantagelser mellem 2025 og 2029 er baseret på DB-koncernens fremskrivninger, bortset fra omkostningsudviklingen for lokomotiver og godsvogne, som er underlagt de generelle forventninger til inflationsudviklingen. Mellem 2025 og 2029 er den forventede udvikling i omkostningerne som følger:

Tabel 20

Omkostningsantagelser 2025-2029

Omkostningskategorier (udvikling år til år)	2025	2026	2027	2028	2029	CAGR 2025-2029
Energi	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rute	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB-netfaciliteter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Int. tjenestekøb	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nat. tjenestekøb	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Int. udveksling af tjenester	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nat. udveksling af tjenester	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Driftspersonale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Overheadomkostninger, personale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Andre omkostninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 57.*

(261) Tyskland har anført, at antagelserne i referencescenariet i omstruktureringsplanen påvirker alle DB Cargos forretningssegmenter (enkeltvognstrafik, bloktogstrafik og kombineret transport) og hviler på fire hovedsøjler.

(262) For det første foreslås der en radikal ændring af produktionssystemet, hvorved de indbyrdes forbindelser mellem forretningssegmenter opløses, og ledelsesincitamenter til separate forretningsområder styrkes. Denne ændring vil reducere kompleksiteten af driften og dermed øge robustheden og kvaliteten af produktionen af DB Cargos output på tværs af alle segmenter. Ændringen i produktionssystemet vil også gøre det muligt at reducere de overheadomkostningerne.

(263) For det andet fokuserer DB Cargo — ved at prioritere rentabilitet frem for vækst — på de segmenter og kunder, for hvilke DB Cargo efter gennemførelsen af omstruktureringsplanen har eller vil opnå en konkurrencedygtig markedsposition, dvs. hvor DB Cargo kan køre til de laveste omkostninger eller tilbyde en unik produktportefølje.

(264) For det tredje er DB Cargo åben for og undersøger aktivt mulighederne for at gøre virksomheden mere fleksibel og samarbejde med tredjepartspartnere med henblik på at gennemføre underleverandøraftaler eller oprette joint ventures på markeder med fremtidige vækstmuligheder, hvis og når sådanne muligheder opstår i fremtiden.

(265) Endelig indebærer omstruktureringsplanen en væsentlig ændring i organiseringen af enkeltvognstrafikken Tyskland har gjort gældende, at denne foranstaltning sammen med en offentlig finansieringsordning for enkeltvognstrafik skulle gøre det muligt at bringe dette strukturelt ugunstigt stillede segment tilbage til rentabilitet.

(266) Tyskland har anført, at DB Cargo i referencescenariet — som følge af omstruktureringsplanen — forventes at opnå rentabilitet i 2026 og at kunne opretholde rentabiliteten på et varigt grundlag (med et positivt EBIT-mål på 251 mio. EUR i 2028 og 268 mio. EUR i 2030). Dette indebærer en EBIT-margen på 6,3 % i 2028 og også i 2030, hvilket ifølge Tyskland vil være i overensstemmelse med de nuværende benchmarks for industrien.

(267) Selv om DB Cargos samlede markedsposition i den tyske jernbanegodssektor som i tidligere år sandsynligvis vil falde yderligere, tages der i referencescenariet hensyn til, at DB Cargo forventer en relativt stabil absolut produktion i de kommende år for enkeltvogns- og bloktogstrafik (i modsætning til et fald i kombineret transport), hvilket vil bidrage til jernbanegodstransportens konkurrenceevne og dermed en øget markedsandel til jernbanetransporten.

(268) Tyskland har endvidere anført, at omstruktureringsplanen forudsætter betydelige bidrag fra DB Cargos arbejdsstyrke med hensyn til øget fleksibilitet og gennemførelse af nye og valgfrie (men belønnede) skifteholdsmodeller med længere driftstider for lokomotivførere. Den 2. oktober 2024 nåede DB Cargos forligsudvalg til enighed om en reduktion af arbejdsstyrken på 4 582 fuldtidsansatte ved udgangen af december 2026 (ca. 25 % af arbejdsstyrken i forhold til december 2023), som vil blive øget til 4 943 fuldtidsansatte (ca. 27 % af arbejdsstyrken) ved udgangen af december 2029.

(269) I betragtning af den nuværende økonomiske situation, der er kendetegnet ved mangel på kvalificeret arbejdskraft, den stigende efterspørgsel i den private sektor efter bæredygtige transportformer og den finansielle støtte til segmentet for enkeltvognstrafik, mener Tyskland, at omstruktureringsplanen vil drage fordel af positive eksterne betingelser, og at rentabiliteten vil blive genoprettet i omstruktureringsperioden.

(270) På grundlag af ovenstående betragtninger har Tyskland gjort gældende, at referencescenariet i DB Cargos omstruktureringsplan vil gøre det muligt for selskabet at genoprette rentabiliteten ved udgangen af omstruktureringsperioden (31. december 2026), hvor det forventes at have en positiv nettoindtægt på 95 mio. EUR.

(271) Tyskland har forklaret, at et sådant finansielt resultat forventes at blive leveret takket være opnåelsen af et positivt EBIT allerede i 2026 (med 188 mio. EUR) som følge af en moderat vækst i indtægterne ([...]) i forhold til omkostningsgrundlaget, som forventes at forblive stort set uændret i omstruktureringsperioden ([...]), kombineret med en betydelig omstrukturering af arbejdsstyrken ([...]) og en produktivitetsstigning, der opnås ved at gøre virksomheden mere fleksibel (omkostninger til materialer og andre driftsudgifter [...]).

(272) Tyskland har anført, at den moderate vækst i indtægterne i referencescenariet hovedsagelig skyldes de forskellige foranstaltninger i omstruktureringsplanen, der er beskrevet ovenfor i afsnit 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.), og navnlig følgende:

a) Segmentet for enkeltvognstrafik: De deraf følgende produktkvalitetsforbedringer vil give mulighed for basisprisjusteringer, og det forventede føderale tilskud til enkeltvognstrafik forventes at bidrage til, at segmentet for enkeltvognstrafik bliver operationelt positivt i 2026 og vender tilbage til en rimelig rentabilitet på nettoindtægtsniveau fra 2027 og fremefter. Prisudviklingen afspejler et gennemslag af faktoromkostnings-

stigninger. Som følge heraf forventes segmentet for enkeltvognstrafik mellem 2025 og 2030 at opleve en moderat mængdestigning med en sammensat årlig vækstrate (»CAGR«) på [...] %, mens priserne forventes at stige støt med en CAGR på [...] %. Tyskland har imidlertid understreget, at dette segment fortsat ville være tabsgivende uden forbundsstøtten til enkeltvognstrafik og på trods af de gældende foranstaltninger i omstruktureringsplanen.

a) Bloktogssegmentet: Baseret på produktivitets- og kvalitetsgevinster forventer DB Cargo at kunne øge priserne moderat til en forventet sammensat årlig vækstrate (»CAGR« ([99])) på ca. [...] % på markedet. Desuden forventes der et yderligere indtægtspotentiale fra godsstruktureffekten som følge af den ændrede globale politiske situation (f.eks. fremme af energi og forsvar). Som følge heraf forventes bloktogssegmentet mellem 2025 og 2030 at opleve en marginal mængdestigning med en CAGR på [...] %, mens priserne forventes at stige støt med en CAGR på [...] %. Prisudviklingen afspejler et gennemslag af faktoromkostningsstigninger.

b) Segmentet for kombineret transport: Mulighederne for partnerskaber undersøges i markedssegmenter med fremtidige vækstmuligheder, dvs. i segmentet for kombineret søtransport. Mellem 2025 og 2030 forventes segmentet for kombineret søtransport at opleve en moderat mængdestigning med en CAGR på [...] %, mens priserne forventes at stige støt med en CAGR på [...] %. Prisudviklingen afspejler et gennemslag af faktoromkostningsstigninger.

(273) På den anden side har Tyskland forklaret, at reduktionen af omkostningerne i referencescenariet primært skyldes de forskellige foranstaltninger i omstruktureringsplanen, der er beskrevet ovenfor i afsnit 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.), og navnlig følgende:

a) Segmentet for enkeltvognstrafik: den radikale ændring af produktionssystemet (indkapsling) og en grundlæggende revision og omlægning af DB Cargos enkeltvognstrafiknet gennem bl.a. en forøgelse af rejsefrekvenserne på lange kørsler, en revision af feeder- og distributionstjenesterne samt en standardisering af det kommercielle udbud.

b) Bloktogssegmentet: overgangen til at blive en udbyder af intelligent logistik gennem i) optimering af kundeporteføljen i retning af komplekse og innovative jernbanetransportløsninger og gennemførelse af særlige pendultjenester for vigtige kunder og ii) forøgelse af produktionens robusthed og kvalitet, bl.a. ved at adskille bloktogsproduktion fra enkeltvognstrafik og produktivitetsgevinst gennem mere fleksible arbejdsaftaler med længere driftstider for lokomotivførere (på frivillig basis) og anvendelse af eksterne tjenesteudbydere.

c) Segmentet for kombineret transport: Indkapslingen af produktionen og opbygningen af selvstændige virksomheder med dedikerede ressourcer, som ifølge DB Cargo forventes at styrke ledelsesincitamenter (baseret på end-to-end-ejerskab) og dermed effektiviteten. De vigtigste foranstaltninger er optimering af porteføljen ved udfasning af urentable transporter (f.eks. reduktion af transportvirksomheders salg med ca. [...] %), ændring af det tilbudte net til kontinental kombineret transport og gennemførelse af en revideret produktionsmodel, som gradvist eliminerer den nuværende model med rangering af alle maritime vogne i et enkelt knudepunkt i Maschen (tæt på havnen i Hamburg). Processerne vil desuden blive strømlinet til specifikke forretningsmæssige behov. Forligsudvalget nåede desuden den 2. oktober 2024 til enighed om at ændre DB Cargos eksisterende arbejdsretlige bestemmelser med hensyn til kombineret transport. Tyskland har forklaret, at dette fører til en væsentlig forenkling af DB Cargos forretningsmodel for kombineret transport, som vil give samme produktivitetsstigning som det tidligere fremsatte forslag om at mindske DB Cargos trækkraftforsyning og overføre den til datterselskaber, der driver trækkraft, med større fleksibilitet i deres arbejdsaftaler og dermed højere produktivitet for lokomotivførere (f.eks. vendetid i fjernstation og særlig kompensation for rejsetid). Tyskland har endvidere forklaret, at DB Cargo efter at have indgået denne aftale i oktober 2024 vil kunne reducere antallet af egne lokomotivførere, produktionsrelaterede overheadomkostninger og kontroltårnspersonale på grund af de nye arbejdsretlige bestemmelser, som vil muliggøre øget produktivitet. DB Cargo vil derfor ikke være nødt til at flytte driften til datterselskaber inden for trækkraft.

([99]) CAGR: compound annual growth rate — sammensat årlig vækstrate.

Foranstaltningerne fører til en reduktion på ca. 330 årsværk for lokomotivførere, ca. 130 årsværk for produktionsplanlægnings- og styringsmedarbejdere samt ca. 155 årsværk i kontroltårnet sammenlignet med det faktiske antal sådanne stillinger i juli 2023. På dette grundlag mener Tyskland, at DB Cargo også kan opnå betydelige omkostningsbesparelser i dette segment.

(274) Tyskland tilføjer endvidere, at omstruktureringsplanen omfatter foranstaltninger vedrørende administrations- og produktionsrelaterede overheadomkostninger. På den ene side forventer Tyskland, at princippet om overskud i forhold til vækst og porteføljeoptimering vil gøre det muligt at reducere generalomkostningerne, f.eks. med hensyn til personale og alle personalerelaterede omkostninger, herunder leje af kontorlokaler. På den anden side har Tyskland forklaret, at omstruktureringsplanen vil gennemføre flere effektivitetsforanstaltninger, herunder vidtrækkende standardisering af IT-strukturer, reduktion af overlappende organisationsstrukturer samt reviderede planlægnings-, trafikledelses- og kontroltårnsprocedurer, og at sådanne foranstaltninger bør bidrage til at reducere omkostningerne og give mulighed for at tilbyde rentable tjenester til en konkurrencedygtig pris. Disse foranstaltninger vil svare til en reduktion på mere end 400 årsværk i forhold til det faktiske antal af sådanne stillinger i juli 2023 (ud over de foranstaltninger for kombineret transport, der allerede er beskrevet ovenfor).

(275) Tyskland har endvidere understreget, at DB Cargos omstruktureringsplan adskiller sig fra tidligere bestræbelser på at øge selskabets effektivitet og rentabilitet. Tyskland har navnlig forklaret, at det går videre end mere gradvise foranstaltninger for at forbedre driftseffektiviteten ved grundlæggende at ændre DB Cargos produktionsprocesser samt dets organisationsstruktur og virksomhedsstrategi.

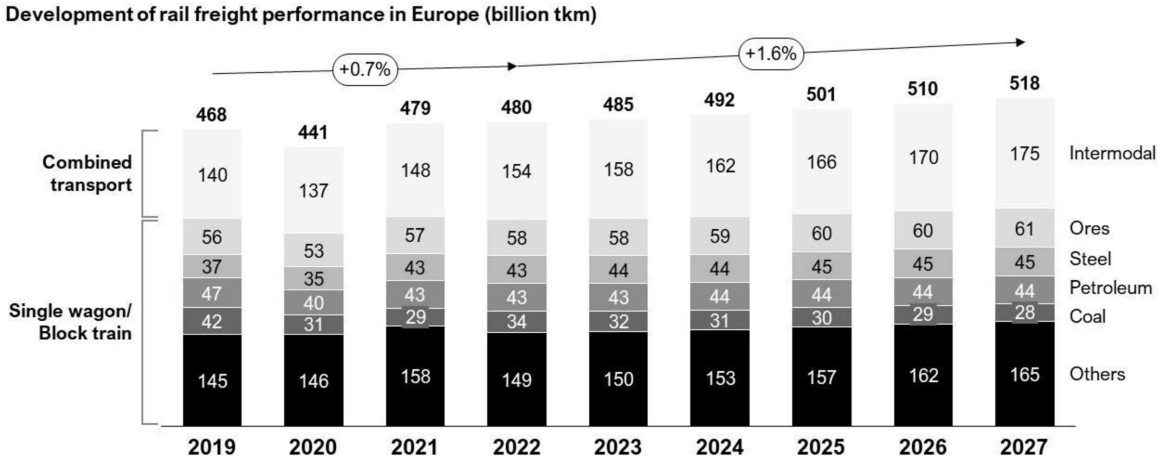
(276) Tyskland har tilføjet, at de eksterne betingelser for en vellykket gennemførelse af omstruktureringsplanen vil være gunstigere end tidligere af følgende årsager.

a) Ud over en underliggende vækst i nøgleindustrier forventes politisk støtte (f.eks. emissionshandelsordninger) og investeringer i jernbaneinfrastruktur at fremme markedsvæksten inden for jernbanegodstransport. Mens jernbanegodstransportens andel af transporten tidligere er stagneret, har Tyskland anført, at der nu er et stærkt tilsagn fra både den tyske regering og Europa-Kommissionen om at øge jernbanegodstransportens andel af transporten, og at den højere prioritet, de tillægger dekarbonisering af transportsektoren i forbindelse med klimabeskyttelsespolitikker, vil resultere i højere infrastrukturinvesteringer i jernbanegodstransport og direkte finansiel støtte for at kompensere for de eksisterende strukturelle ulemper ved enkeltvognstrafiknettet i forhold til transport med lastbiler.

b) Tyskland har desuden anført, at den private sektors efterspørgsel efter kulstofneutrale transportformer er stigende, og at dette forventes at føre til en større villighed til at betale for jernbanegodstransportløsninger fra eksisterende og fremtidige kunder, hvilket ifølge Tyskland til gengæld forventes at bidrage til at styrke jernbanerne i den intermodale konkurrence med vejtransport.

c) Endelig har Tyskland anført, at demografien i DB Cargo i øjeblikket ændrer sig hurtigt og som sådan støtter gennemførelsen af omstruktureringsplanen, da de medarbejdere, der blev ansat i selskabet under de store rekrutteringsprogrammer i 1980'erne, nu begynder at gå på pension, hvilket fører til tilbagetrækning på grund af pensionering på mere end 3,5 % om året — en proces, der vil vare indtil udgangen af 2020'erne. Tyskland har gjort gældende, at denne proces understøtter DB Cargos omstruktureringsplan, da reduktion af arbejdsstyrken ikke vil medføre et stort behov for afskedigelser.

(277) Som følge af ovenstående forventes markedet for jernbanegodstransport at vokse igen i de kommende år med en samlet årlig vækstrate på 1,6 % i perioden 2022-2027, selv om eksterne omstændigheder, f.eks. handelskonflikter og covid-19-pandemien, har ført til en reduceret økonomisk aktivitet og derfor en lidt lavere efterspørgsel efter jernbanegodstransport i den seneste tid (svarende til udviklingen i andre godstransportsegmenter).



Kilde: *Tysklands skrivelse af 31. oktober 2023, s. 2024, 58, data fra konsulentfirmaet SCI/Verkehr.*

(278) Ved en individuel vurdering af hvert enkelt forretningssegment har Tyskland fremført følgende betragtninger med hensyn til mængdevækst:

a) Enkeltvogn/bloktog: Tyskland har forklaret, at en bred vifte af gods transporteres i enkeltvogne eller bloktog. Nogle af de mest relevante godstyper er malm, stål, olie, kul, kemikalier, bildele, affald og forbrugsvarer. I lighed med kombineret transport er bloktogs- og enkeltvognstrafik blevet ramt af makroøkonomiske forstyrrelser i de seneste år, hvilket førte til et fald på 7 % i 2020 med en hurtig genopretning i det følgende år (2021: 8.6 %).

b) For årene 2022-2027 forventes en samlet moderat vækst i jernbanegodstransporten på 0,8 % om året. Tyskland har anført, at denne vækst er drevet af udviklingen i de underliggende industrier. Drevet af et økonomisk skift i retning af produktion af halvfabrikata eller tendensen i retning af vedvarende energikilder er efterspørgslen efter nogle af råmaterialerne (især malm og kul) ikke stigende i hele Europa. Som følge heraf forventes efterspørgslen efter bloktogs- og enkeltvognstransporter at forblive stabil eller at falde i disse industrier. Andre typer produkter (f.eks. stål, kemikalier, bildele og forbrugsvarer) forventes at skabe yderligere efterspørgsel efter bloktogs- og enkeltvognstransporter. Der forventes f.eks. en stærk vækst i bilindustrien (CAGR på 8,6 % mellem 2022 og 2027), efterhånden som den kommer på fode igen efter tidligere udfordringer, f.eks. forstyrrelser i forsyningskæden. Samtidig er der ved at udvikle sig nye markeder, som forventes at tilbyde yderligere vækstpotentiale for jernbanegodstransporten. Tyskland har forklaret, at eksempler på disse forretningsmuligheder omfatter jernbanerørledningsløsninger til grøn brint, som kræver jernbaneforbindelser for at lukke huller i de eksisterende rørledningsnet, logistiske koncepter for bilbatteriproduktion samt dekarbonisering af stålindustrien i Europa, hvilket vil føre til nye løsninger inden for cirkulær økonomi, hvor metalskrot vil spille en meget større rolle i stålproduktionen i de kommende år. Nødvendige transportmængder kan føre til en genoplivning af jernbanegodstransporten som følge af denne udvikling.

c) Kombineret transport: Tyskland har anført, at kombineret transport tegner sig for en tredjedel af det europæiske jernbanegodsmarked og også er drivkraften bag vækstrater, der historisk set har ligget over gennemsnittet, og som viser en stærk genopretning efter covid-19-pandemien på 8,6 % i 2021 og 3,2 % i 2022, hvilket resulterer i en samlet årlig vækstrate på 4,2 % mellem 2017 og 2022. Tyskland har forklaret, at væksten i de kommende år forventes at forblive høj med en årlig vækstrate på 2,6 % (2022-2027), primært drevet af BNP-vækst. Tyskland har endvidere anført, at kombineret transport vil drage fordel af stigende mængder, navnlig af færdigvarer, stigende skibstrafik i vigtige europæiske havne, øget containerisering og nye håndteringsteknologier for sættevogne. Samtidig bliver kombineret transport mere tilgængelig på grund af infrastrukturinvesteringer (navnlig terminaler), der gør det muligt at øge kapaciteten i takt med væksten i efterspørgslen.

(279) I betragtning af ovennævnte forventninger til markedsvæksten har Tyskland anført, at DB Cargos antagelser om mængdevækst er konservative, og at DB Cargo på kort og mellemlang sigt ikke er afhængigt af markedsdrevet vækst inden for enkeltvognstrafik. Tyskland mener, at DB Cargos planlægning inden for segmenterne bloktog og kombineret transport ligger under markedsvækstraten.

(280) Tyskland har endelig gjort gældende, at ovenstående betragtninger vedrørende omstruktureringsplanen skal vurderes på baggrund af ikke blot en stærk intermodal konkurrence med vejtransport, men også et stærkt konkurrencepræget marked for jernbanegodstransport ud fra et intramodalt perspektiv. I den forbindelse har Tyskland forklaret, at andre operatører end DB Cargo tilsammen tegner sig for 57 % af jernbanegodstransportmængden i Tyskland (i tonkm i 2022), hvilket er en betydelig andel sammenlignet med andre medlemsstater i Europa. Tyskland har i den forbindelse anført, at DB Cargos andel af jernbanegodstransportmængden i Tyskland — selv om DB Cargo er den allerede etablerede operatør — er den næstlaveste andel af alle etablerede operatører i deres respektive hjemlande i alle de medlemsstater, hvor DB Cargo er aktiv. Tyskland har endvidere anført, at LINEAS f.eks. ejer 57 % af aktierne i Belgien, Groupe SNCF ejer 67 % af aktierne i Frankrig, og CD Cargo ejer 65 % af aktierne i Tjekkiet. Samtidig er DB Cargos andel af den tyske jernbanegodstransport faldet med 11 procentpoint siden 2016.

4.1.4.2.3.1. Referencescenarie — økonomi

(281) På grundlag af ovenstående antagelser, der er anvendt til de finansielle fremskrivninger i DB Cargos omstruktureringsplan, har Tyskland forklaret, at referencescenariet i omstruktureringsplanen tager hensyn til en række begivenheder, der fandt sted i 2023 og begyndelsen af 2024, f.eks. strejker blandt lokomotivførere (mellem januar og april 2024), reduktionen i forbundsbudgetterne for støtteordninger, en negativ tendens i mængden (uden strejke og inklusive tab af transportmængder som følge af prisgennemslag) på grund af økonomisk afmatning, inflation og personalelønstigninger, den øgede priskonkurrence og forsinkelsen i nogle af foranstaltningerne i DB Cargos omstruktureringsplan. Tyskland har anført, at referencescenariet i den forbindelse også omfatter modforanstaltninger (betragtning 242), der har til formål at afhjælpe de negative virkninger af denne udvikling, således at DB Cargo kan genoprette rentabiliteten i omstruktureringsperioden.

(282) Tabel 21 viser den kvantificerede effekt af referencescenariet i form af DB Cargos forventede resultatopgørelse i omstruktureringsperioden (1. januar 2022-31. december 2026).

Tabel 21

DB Cargos resultatopgørelse i referencescenariet

(i mio. EUR)

	Faktisk 2021	Faktisk 2022	Faktisk 2023	Overslag 2024	Plan-lagt 2025	Plan-lagt 2026	Plan-lagt 2027	Plan-lagt 2028	Plan-lagt 2029	Planlagt 2030
Indtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Andre driftsindtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Samlede resultater	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Materialeomkostninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Personaleudgifter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Andre driftsudgifter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Koncerninterne tjenester	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(i mio. EUR)

	Faktisk 2021	Faktisk 2022	Faktisk 2023	Overslag 2024	Plan-lagt 2025	Plan-lagt 2026	Plan-lagt 2027	Plan-lagt 2028	Plan-lagt 2029	Planlagt 2030
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afskrivning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettorenter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Investeringsindtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Andre finansielle indtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ekstraordinære indtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Skatter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Overførsel af overskud og tab	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoindtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 16.*

(283) Som det fremgår af tabel 21, forventer Tyskland, at DB Cargo stadig indberetter et tab på 348 mio. EUR i 2024 på EBIT-niveau, mens referencescenariet i DB Cargos omstruktureringsplan fra 2026 viser positive EBIT-tal begyndende med [...] mio. EUR ved udgangen af omstruktureringsperioden (slutningen af 2026) generelt takket være nye produktionskoncepter, der giver mulighed for produktivitetsgevinster og reduktion af personaleomkostninger som reaktion på mængdetabene.

(284) Selv om nettoindtægterne stadig forventes at være negative indtil 2025 (med [...] EUR), forventes de også at blive positive ved udgangen af omstruktureringsperioden (med [...] EUR), hvilket viser en støt stigning derefter.

(285) Med hensyn til DB Cargos forventede balanceparametre forventer Tyskland, som det fremgår af tabel 22, at DB Cargo opretholder en positiv egenkapital i hele omstruktureringsperioden (1. januar 2022-31. december 2026) og derefter.

Tabel 22

DB Cargos balance i referencescenariet

(i mio. EUR)

	Faktisk 2021	Faktisk 2022	Faktisk 2023	Overslag 2024	Planlagt 2025	Planlagt 2026	Planlagt 2027	Plan-lagt 2028	Plan-lagt 2029	Planlagt 2030
Aktiver i alt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Anlægsaktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Materielle anlægsaktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Immaterielle aktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finansielle aktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omsætningsaktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lagerbeholdninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Andre tilgodehavender og aktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finansielle tilgodehavender	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kontanter og likvide midler	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passiver i alt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Forpligtelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Hensættelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finansielle forpligtelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Leverandørgæld	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Andre passiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 17.*

(286) På grundlag af DB Cargos forventede årsregnskaber har Tyskland anført, at DB Cargos vigtigste resultatnøgletal forventes at udvikle sig i løbet af omstruktureringsperioden som sammenfattet i tabel 23:

Tabel 23

Referencescenariet for DB Cargos omstruktureringsplan

Vurdering af de finansielle resultater i og efter omstruktureringsperioden

(i mio. EUR)

KPI'er	Faktisk 2023	Overslag 2024	Planlagt 2025	Planlagt 2026	Planlagt 2027	Planlagt 2028	Planlagt 2029	Planlagt 2030
Investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapitalposition (ved årets udgang)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gældsforpligtelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kontantbeholdning (ved årets udgang)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA-margen (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-margen (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapitalforrentning (%) (eksklusive overførsel af overskud og tab) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoCE (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) RoE (Return on Equity) = Resultat efter skat (EAT)/Egenkapital
([2]) RoCE (Return on Capital Employed) = EBIT/Investeret kapital
Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 19.*

(287) Som det fremgår af ovenstående tabel 23, har Tyskland anført, at DB Cargos grundscenarie for omstruktureringsplanen vil føre til en forbedring af DB Cargos finansielle resultater i løbet af omstruktureringsperioden, og at DB Cargos afkast af investeret kapital forventes at overstige DB Cargos vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger ([100]) ved udgangen af omstruktureringsperioden.

(288) Tabel 24 nedenfor viser de seneste (dvs. 2021 og 2023) rentabilitetsdata for nogle af DB Cargos konkurrenter i EU. Denne sammenligning omfatter tre forskellige grupper, som kan skelnes med hensyn til produktrelateret markedsdækning, og som hver især har en forskellig rentabilitetsprofil: i) integratorer med og uden enkeltvognsvirksomhed, ii) leverandører af trækkraft og iii) integrerede operatører inden for kombineret transport.

(289) Ifølge data fra Tyskland var EBIT-margenen i peergruppen, som består af en blanding af europæiske jernbanegodsoperatører, i gennemsnit 2 % i perioden 2021-2023 (med en medianværdi på også 2 %). Baseret på de forventede 2025-tal forventes DB Cargos EBIT-margen på [...] % at ligge lidt under branchegennemsnittet. DB Cargo forventer imidlertid at forbedre sin EBIT-margen til [...] % ved udgangen af omstillingsperioden (slutningen af december 2026). Et sådant niveau er gunstigt sammenlignet med undergruppen af integratorer uden enkeltvognvirksomhed, som i gennemsnit opnåede en EBIT-margen på 5 %.

([100]) Tyskland har anført, at DB Cargos vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger (WACC) beløber sig til [...] %. WACC fås ved at gange gældsomkostningerne og egenkapitalomkostningerne med de relevante vægte. Egenkapitalomkostningerne på 20 % beregnes ved hjælp af en prisfastsættelsesmodel for kapitalaktiver og består af i) den risikofrie sats på 2,5 % og ii) den virksomhedsspecifikke risikopræmie, som er afledt af markedsrisikopræmien på [...] % ganget med en betafaktor ([...]). Gældsomkostningerne antages at ligge på 4,5 % baseret på en »[...]« intern kreditvurdering. Vægtningen er baseret på et forventet gældsniveau ved udgangen af regnskabsåret 2024 på [...] mio. EUR og et egenkapitalniveau på [...] mio. EUR, dvs. en gældskvote på 370 %. På grundlag af disse antagelser har Tyskland anført, at DB Cargos WACC forventes at ligge på ca. [...] %.

Tabel 24

Peergruppens nøgleindikatorer 2021/2023

Navn	Land	Forretningssegment	Indtægt 2023 (mio. EUR) (1)	EBIT-margen 2021-23
ČD Cargo	Tjekkiet	Integrator (BT, CT)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Østrig	Integrator (SW, BT, CT)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Slovakiet	Integrator (SW, BT, CT)	304	2 %
PKP Cargo	Polen	Integrator (SW, BT, CT)	1 263	2 %
TX Logistik	Tyskland	Integrator (BT, CT)	250 (1)	4 %2)
LINEAS	Belgien	Integrator (SW, BT, CT)	463	– 24 %
Green Cargo AB	Sverige	Integrator (SW, BT, CT)	426	3 %
Fret SNCF	Frankrig	Integrator (SW, BT, CT)	730	– 3 %
RheinCargo	Tyskland	TOC	175 (1)	2 % (2)
Lokomotion	Tyskland	TOC	112 (1)	3 % (2)
Hector Rail Tyskland	Tyskland	TOC	34	– 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) (3)			621	16 %
	Tjekkiet	Integreret CT-operatør		
PCC Intermodal	Polen	Integreret CT-operatør	136	6 %
boxXpress	Tyskland	Integreret CT-operatør	129	2 %
Loconi	Polen	Integreret CT-operatør	49 (1)	5 % (2)
Hupac	Schweiz	Integreret CT-operatør	740	1 %
Naviland Cargo	Frankrig	Integreret CT-operatør	167 (1)	6 %
Aritmetisk middelværdi			***508***	***2 %***
Medianen			***426***	***2 %***
Aritmetisk gennemsnit – Integratorer uden SW			***432***	***5 %***

Bemærk: SW = enkeltvognstrafik BT = bloktog CT = kombineret transport TOC = togdriftsselskab
(1) 1) Seneste tilgængelige tal for 2022.
(2) 2) Gennemsnit af EBIT-margen for 2021-22 på grund af 1), jf. ovenfor.
(3) 3) Metrans er en del af HHLA's intermodale segment og tegnede sig for over 95 % af HHLA's indtægter i dette segment i 2023.
Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 27.*

4.1.4.2.3.2. Pessimistisk scenarie — økonomi

(290) Tyskland har forklaret, at det pessimistiske scenarie i DB Cargos omstruktureringsplan er baseret på referencescenariet justeret for specifik mulig negativ udvikling.

(291) En sådan mulig negativ udvikling er sammenfattet i tabel 25.

Tabel 25

Risici i DB Cargos pessimistiske scenarie

Risici i det pessimistiske scenarie 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1) Nettorisiko for reduktion af føderale budgetter for støtteordninger til jernbanegodstransport	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2) Reduktion af finansieringsordningen til enkeltvognstrafik	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3) Højere driftsomkostninger som følge af udsættelse af implementeringen af TAF/TSI-systemet i DB InfraGO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4) Lavere mængdestigning end oprindeligt planlagt på grund af øget sporadgangs- og rangeringsafgifter til kunderne samt på grund af en langvarig økonomisk svaghed i stålindustrien i Tyskland (virkning på EBIT efter eliminering af kun variable omkostninger, navnlig sporadgangs- og energiomkostninger)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Materialiserede risici i alt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 53.*

(292) Som det fremgår af tabel 25, bør det pessimistiske scenarie ifølge Tyskland afspejle risici som f.eks. yderligere reduktioner i de føderale støtteordninger og en lavere mængdestigning end antaget i referencescenariet som følge af langvarig økonomisk svaghed i stålindustrien i Tyskland ud over dem, der allerede indgår i referencescenariet.

(293) Tyskland har også anført, at der er blevet identificeret modforanstaltninger, som kunne gennemføres, hvis det pessimistiske scenarie blev til virkelighed. Sådanne modforanstaltninger (primært yderligere omkostnings- og personalereduktioner samt salg og tilbageleasing af lokomotiver) forventes at afbøde ovennævnte yderligere risici i det pessimistiske scenarie som anført i nedenstående tabel.

Tabel 26

Modforanstaltninger i DB Cargos pessimistiske scenarie

Modforanstaltninger i det pessimistiske scenarie	2025	2026	2027	2028	2029	2030
EBIT-referencescenarie 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Materialiserede risici i alt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1) Operationelle modforanstaltninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Modforanstaltninger i det pessimistiske scenarie	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2) Salg og tilbageleasing af lokomotiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT i pessimistisk scenarie 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 55.*

(294) Sådanne modforanstaltninger bør gøre det muligt for DB Cargo at blive rentabel i 2026 (med et planlagt EBIT på [...] EUR) og derefter på trods af negative EBIT-niveauer på [...] EUR i 2025 som bekræftet i DB Cargos forventede resultatopgørelse i det pessimistiske scenarie nedenfor:

Tabel 27

DB Cargos resultatopgørelse i det pessimistiske scenarie

(i mio. EUR)

	Faktisk 2021	Faktisk 2022	Faktisk 2023	Overslag 2024	Plan-lagt 2025	Plan-lagt 2026	Plan-lagt 2027	Plan-lagt 2028	Plan-lagt 2029	Planlagt 2030
Indtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Andre driftsindtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Samlede resultater	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Materialeomkostninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Personaleudgifter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Andre driftsudgifter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Koncerninterne tjenester	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Afskrivning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT-margen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettorenter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Investeringsindtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(i mio. EUR)

	Faktisk 2021	Faktisk 2022	Faktisk 2023	Overslag 2024	Plan-lagt 2025	Plan-lagt 2026	Plan-lagt 2027	Plan-lagt 2028	Plan-lagt 2029	Planlagt 2030
Andre finansielle indtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ekstraordinære indtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Skatter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Overførsel af overskud og tab	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettoindtægter	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 22. november 2024 (endelig omstruktureringsplan), s. 49.*

(295) Selv om DB Cargos nettoindtægter ifølge det pessimistiske scenarie fortsat vil være betydeligt negative indtil 2025 (med [...] EUR), forventer Tyskland, at de også vil blive positive ved udgangen af omstruktureringsperioden (med [...] EUR), og at de derefter vil stige støt.

(296) Med hensyn til DB Cargos forventede balanceparametre i det pessimistiske scenarie forventer Tyskland, som det fremgår af tabel 28, at DB Cargo opretholder en positiv egenkapital i hele omstruktureringsperioden og derefter.

Tabel 28

DB Cargos balance i det pessimistiske scenarie

(i mio. EUR)

	Faktisk 2021	Faktisk 2022	Faktisk 2023	Overslag 2024	Plan-lagt 2025	Planlagt 2026	Plan-lagt 2027	Plan-lagt 2028	Planlagt 2029	Planlagt 2030
Aktiver i alt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Anlægsaktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Materielle anlægsaktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Immaterielle aktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finansielle aktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omsætningsaktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lagerbeholdninger	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(i mio. EUR)

	Faktisk 2021	Faktisk 2022	Faktisk 2023	Overslag 2024	Plan-lagt 2025	Planlagt 2026	Plan-lagt 2027	Plan-lagt 2028	Planlagt 2029	Planlagt 2030
Tilgodehavender fra salg og tjenesteydelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Andre tilgodehavender og aktiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finansielle tilgodehavender	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kontanter og likvide midler	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Passiver i alt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Forpligtelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Hensættelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finansielle forpligtelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Leverandørgæld	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Andre passiver	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Kilde: *Tysklands skrivelse af 31. oktober 2024, s. 49 og 50.*

(297) På grundlag af DB Cargos ovennævnte forventede årsregnskaber har Tyskland anført, at DB Cargos vigtigste resultatnøgletal forventes at udvikle sig i løbet af omstruktureringsperioden som sammenfattet i følgende tabel:

Tabel 29

Det pessimistiske scenarie for DB Cargos omstruktureringsplan

Vurdering af de finansielle resultater i omstruktureringsperioden

KPI'er (i mio. EUR)	Faktisk 2023	Overslag 2024	Planlagt 2025	Planlagt 2026	Planlagt 2027	Planlagt 2028	Planlagt 2029	Planlagt 2030
Investeret kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapitalposition (ved årets udgang)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gældsforpligtelser	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kontantbeholdning (ved årets udgang)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA-margen (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

KPI'er (i mio. EUR)	Faktisk 2023	Overslag 2024	Planlagt 2025	Planlagt 2026	Planlagt 2027	Planlagt 2028	Planlagt 2029	Planlagt 2030
EBIT-margen (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Egenkapitalforrentning (%) (eksklusive overførsel af overskud og tab) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RoCE (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) RoE (Return on Equity) = Resultat efter skat (EAT)/Egenkapital
([2]) RoCE (Return on Capital Employed) = EBIT/Investeret kapital
Kilde: *Tysklands skrivelse af 31. oktober 2024, s. 50.*

(298) Som det fremgår af ovenstående tabel 29, har Tyskland anført, at DB Cargos grundscenarie for omstruktureringsplanen vil føre til en forbedring af DB Cargos finansielle resultater i løbet af omstruktureringsperioden, og at DB Cargos afkast af investeret kapital forventes at overstige DB Cargos vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger ved udgangen af omstruktureringsperioden.

4.1.5. *Foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger og handel*

(299) Efter adskillige drøftelser med Kommissionen har Tyskland for at afbøde de negative virkninger for konkurrencen og samhandelen som følge af omstruktureringsstøtten foreslået følgende foranstaltninger, der er blevet føjet til og ledsager omstillingsplanen, og som vil være gældende indtil den 31. december 2026:

4.1.5.1. Generelle handelspolitiske tilsagn

(300) Tyskland har forpligtet sig til inden for de muligheder, som det har i henhold til sin selskabsret, at sikre, at DB Cargo fører en forsigtig, sund og bæredygtig handelspolitik under gennemførelsen af omstillingsplanen med henblik på at genoprette og opretholde den langsigtede rentabilitet i overensstemmelse med bestemmelserne i omstillingsplanen.

(301) Tyskland har også forpligtet sig til at sikre, at DB Cargo ikke fremmer tildelingen af den støtte, der er tale om i denne sag, eller nogen fordel heraf.

4.1.5.1.1. Forbud mod erhvervelse

(302) Tyskland sikrer inden for rammerne af sine muligheder i henhold til § 65 i BHO, at DB Cargo ikke erhverver aktier før udgangen af omstruktureringsperioden. Dette gælder tilsvarende for erhvervelse af selskaber ved overførsel af aktiver.

(303) Koncerninterne afhændelser og omstruktureringer er ikke omfattet af dette forbud mod erhvervelse.

(304) DB Cargo kan erhverve aktier i et selskab under ekstraordinære omstændigheder med Kommissionens forudgående godkendelse, navnlig når dette er nødvendigt for at sikre DB Cargos langsigtede rentabilitet eller af andre tvingende hensyn, herunder statens sikkerhedsinteresser, f.eks. Bundeswehrs indkøb i forbindelse med transporter. Dette berører ikke artikel 346 i TEUF.

4.1.5.1.2. Salg af aktier

(305) Tyskland har forpligtet sig til inden for rammerne af de muligheder, der er fastsat i § 65 i BHO, at sikre, at DB Cargo sælger de nedenfor beskrevne kapitalandele til en uafhængig køber [...]. Udtrykkene »salg« og »afhændelse« omfatter ikke blot overdragelse af selskabsandele, men også overdragelse af et selskabs aktiver.

a) Afhændelse af kapitalandele i følgende terminalområder:

a) […]

b) […]

c) […]

d) […]

e) […]

f) […]

b) Afhændelse af en betydelig minoritetsandel i kombineret søtransport [...] (herunder afhændelse af [...] lokomotiver).

c) Afhændelse af kapitalandele i logistikdatterselskaber:

a) […]

b) […]

c) […]

(306) Afhændelserne gennemføres på et ikkediskriminerende grundlag i overensstemmelse med økonomiske principper og med markedsbaserede sælgergarantier (»erklæringer og garantier«).

(307) Afhændelserne vil finde sted så hurtigt som muligt og senest [...]. Et salg anses for at have fundet sted på den dato, hvor en juridisk bindende købsaftale underskrives. Ved salg af dele til flere købere er den relevante dato datoen for indgåelsen af den sidste købsaftale.

(308) Forpligtelsen til at afhænde aktierne i selskaberne gælder imidlertid kun, hvis dette sker på økonomisk levedygtige vilkår og derfor ikke bringer omstruktureringsplanens succes i fare. Det betyder følgende:

a) […]

b) […]

c) […]

(309) I forbindelse med proceduren i § 65 i BHO sørger Tyskland så vidt muligt for, at DB Cargo indleder en salgsprocedure på et tidligt tidspunkt, således at de relevante frister for salget kan overholdes.

(310) Den pågældende erhverver skal:

a) være uafhængig af DB AG og DB Cargo

b) råde over de finansielle ressourcer, den ekspertise og de incitamenter, der er nødvendige for at opretholde og udvikle den erhvervede virksomhed eller de erhvervede aktiver på en konkurrencedygtig måde

c) på grundlag af de oplysninger, som Kommissionen råder over, må erhvervelsen ikke uden videre give anledning til konkurrencemæssige betænkeligheder, og der bør heller ikke være risiko for forsinkelser i gennemførelsen af tilsagnene. Det må navnlig med rimelighed forventes, at køberen opnår alle de nødvendige myndighedsgodkendelser til at erhverve den frasolgte virksomhed.

(311) I tilfælde af uventede forsinkelser kan Kommissionen efter anmodning give sit samtykke til en forlængelse af salgsperioden. Tyskland vil indgive anmodningen i god tid, dog mindst to uger før udløbet af den oprindelige gennemførelsesfrist.

(312) Hvis det viser sig [...] , at ovennævnte afhændelser eller dele heraf ikke er mulige inden [...], kan Tyskland og DB Cargo foreslå alternative foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger af en sammenlignelig størrelse og forelægge dem for Kommissionen til godkendelse.

(313) Indtil overdragelsen finder sted, skal DB Cargo med en almindelig erhvervsdrivendes omhu (»ordentlicher Kaufmann«) sikre, at den virksomhed, der skal afhændes, bevarer sin økonomiske rentabilitet, salgbarhed og konkurrenceevne og minimerer risikoen for, at den mister sit konkurrencepotentiale. DB Cargo vil navnlig:

a) ikke foretage sig noget, der kan have en væsentlig negativ indvirkning på den frasolgte virksomheds værdi, ledelse eller konkurrenceevne eller ændre virksomhedens art og omfang, dens tekniske eller kommercielle strategi eller investeringspolitik

b) på grundlag af og under opretholdelse af eksisterende forretningsplaner allokere eller sørge for, at der stilles tilstrækkelige ressourcer til rådighed til udvikling af de aktiver, der skal afhændes

c) træffe alle rimelige foranstaltninger og bl.a. skabe passende incitamenter (som er sædvanlige i branchen) for at sikre, at medarbejdere ikke forlader den frasolgte virksomhed, eller iværksætte de nævnte foranstaltninger og incitamenter og ikke ansætte eller overføre personale til DB Cargos resterende virksomhed.

4.1.5.2. Foranstaltninger til styrkelse af konkurrencen (køb af tjenester)

(314) Tyskland har forpligtet sig til at sikre, at DB Cargo i stigende grad køber indenlandske bloktogstjenester over lange afstande fra eksterne tredjeparter. DB Cargo vil derfor ved udgangen af omstruktureringsperioden øge andelen af togkilometer, der leveres via eksterne leverandører på årsbasis i Tyskland [...], af de fjerntransporttogkilometer, som DB Cargo leverer i Tyskland. I 2024 forventes DB Cargo at køre 27,7 mio. togkilometer i Tyskland som helhed. Heraf forventes DB Cargo at levere 24,4 mio. togkilometer med egne produktionsressourcer. Det forventes, at 3,3 mio. togkilometer leveres af eksterne jernbanevirksomheder på vegne af DB Cargo (køb af tjenester).

(315) Det mål, der er nævnt i betragtning 314, er betinget af, at det forventede antal togkilometer i bloktogssegmentet nås i overensstemmelse med referencescenariet i omstruktureringsplanen. I tilfælde af en negativ forretningsudvikling og deraf følgende manglende opnåelse af det forventede antal togkilometer skal målet reduceres som følger: Hvis det forventede antal togkilometer underudnyttes med [...] % (eller [...] %, jf. betragtning 314) eller derover, er der ingen forpligtelse til underentreprise. Derimellem sker der en forholdsmæssig reduktion af den procentvise forpligtelse til underentreprise. Hvis f.eks. kun [...] % af de forventede togkilometer i et kalenderår nås, skal mindst [...] % outsources. Denne mekanisme sikrer, at yderligere svækkelse af rentabiliteten undgås, hvis de årlige fjerntogkilometer i DB Cargos bloktogssegment ikke nås, så der sker øget »tomkørsel« (»Leerlauf«) af den eksisterende togkapacitet.

(316) Dette køb af tjenester gennemføres på en markedskonform måde i overensstemmelse med følgende grundlæggende principper:

a) Udvælgelsen af tjenesteyderen skal baseres på økonomiske principper på et ikkediskriminerende grundlag. Tildelingen af kontrakter med tjenesteydere baseres på forretningsmæssige kriterier.

Tjenesteyderen skal navnlig opfylde alle de kvalitetskrav, som DB Cargos kunder stiller.

b) DB Cargo har til hensigt at invitere egnede leverandører i hele EU i forbindelse med større indkøb af tjenestepakker og vil bestræbe sig på at indhente mindst to tilbud i en første runde, hvis der er mere end én egnet leverandør til den påtænkte underentreprise. For at sikre gennemsigtighed vil den eller de forbigåede tilbudsgivere blive behørigt informeret, og afvisningen af deres tilbud vil blive behørigt begrundet. De forpligtelser, der er beskrevet i det foregående punktum, gælder kun for leverandører, der har afgivet tilbud.

c) Tjenesteudbyderen skal være en allerede etableret eller potentielt effektiv, uafhængig konkurrent med økonomiske midler og dokumenteret erfaring til at kunne levere indenlandske bloktogstjenester over lange afstande. Indgåelsen af kontrakten er underlagt normale markedskrav, dvs. DB Cargo har ret til at afvise et tilbud af grunde som f.eks. manglende kompetence, manglende pålidelighed, manglende økonomiske ressourcer eller overholdelseshensyn.

d) Hvis tjenesteyderen ikke kan eller ikke længere kan levere de kontraktmæssige ydelser, udpeger DB Cargo en efterfølger for den resterende del af perioden i overensstemmelse med vilkårene i denne forpligtelse. Hvis dette heller ikke er muligt, kan kontraktopfyldelsen også udføres ved egen levering i den resterende del af perioden.

4.1.5.3. Mængdeloft for output

(317) DB Cargo vil ikke overstige den indenlandske mængde i 2023 målt i tonkm inden for jernbanegodstransport indtil udgangen af omstruktureringsperioden. I 2022 leverede DB Cargo 58,9 mia. tonkm i Tyskland med egen produktion. I 2023 faldt mængden af tjenester til 51,2 mia. tonkm.

4.1.5.4. Salg af lokomotiver

(318) Tyskland sikrer, at DB Cargo afhænder en del af sine lokomotiver til en uafhængig køber på følgende betingelser:

a) For at sikre gennemførelsen af forpligtelsen til at købe tjenester (se afsnit 4.1.5.2) vil DB Cargo efter anmodning fra tjenesteyderen/tjenesteyderne afhænde [...] lokomotiver fra bloktogssegmentet til tjenesteyderen/tjenesteyderne. Hvis målet for indkøb af ydeevne reduceres på grund af manglende opfyldelse af det forventede antal togkilometer (se betragtning 315), justeres antallet af lokomotiver, der skal sælges, i overensstemmelse hermed.

b) I forbindelse med loftet for transportmængden (se betragtning 317) vil DB Cargo afhænde [...] lokomotiver til uafhængige købere. Dette forudsætter, at den lovede reduktion af trafikken i [...] sker som planlagt.

c) Lokomotiverne skal være solgt senest den [...], men kun i det omfang mindst [...] kan gennemføres på normale markedsvilkår (fastsat på grundlag af almindelige værdiansættelsesmetoder).

d) Hvis det i omstruktureringsperioden viser sig, at salget af ovennævnte lokomotiver helt eller delvis vil være umuligt indtil den [...], kan Tyskland og DB Cargo foreslå alternative foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger af sammenlignelig størrelse eller virkning og forelægge dem for Kommissionen til godkendelse.

4.1.5.5. Almindelige og afsluttende bestemmelser vedrørende tilsagnene

(319) Tyskland vil ikke ændre de centrale elementer i omstruktureringsplanen og de foreliggende tilsagn uden Kommissionens forudgående godkendelse.

(320) Tyskland har kun givet Kommissionen disse tilsagn som eneste adressat og kun med henblik på denne procedure (SA.50952). Tredjeparter kan af disse tilsagn ikke udlede rettigheder til specifik adfærd fra Tysklands, DB AG's og/eller DB Cargos side.

(321) Tyskland sikrer inden for rammerne af sine selskabsretlige muligheder, at omstruktureringsplanen, herunder alle tilsagn i overensstemmelse med den angivne tidsplan, gennemføres fuldt ud.

(322) Hvis der ikke er fastsat en frist for visse tilsagn, skal de gennemføres uden unødig forsinkelse.

(323) Kommissionen kan, hvor det er relevant, efter en behørigt begrundet anmodning fra Tyskland indrømme en forlængelse af de frister, der er fastsat i tilsagnene eller omstruktureringsplanen, eller under ekstraordinære omstændigheder give afkald på, ændre eller erstatte en eller flere af de forpligtelser og betingelser, der er fastsat i disse tilsagn eller i omstruktureringsplanen. Hvis Tyskland anmoder om en forlængelse af en frist, skal der indgives en behørigt begrundet anmodning til Kommissionen senest en måned inden udløbet af den pågældende frist.

4.1.5.6. Status for salg af aktier og lokomotiver

(324) Som beskrevet i betragtning 305, litra a), planlægger DB Cargo-koncernen at afhænde følgende kapitalandele i enheder, der er aktive i terminalområder:

a) […]

b) […]

c) […]

d) […]

e) […].

(325) Afhændelsen af kapitalandelene i terminalområder eller i [...] befinder sig i øjeblikket på følgende forskellige stadier (senest ajourført af Tyskland den 21. november 2024):

a) […].

b) Med hensyn til afhændelserne af terminalområder, navnlig:

(1) […]

(2) […]

(3) […]

(4) […]

(5) […].

c) Vedrørende logistikdatterselskaberne, navnlig:

(1) […]

(2) […]

(3) […] ([101]), […] ([102])

(4) […].

(326) Ifølge oplysningerne fra Tyskland har de virksomheder, der er berørt af salget af DB Cargo-koncernens kapitalandele i forskellige medlemsstater, i gennemsnit og over tid vist sig at være levedygtige virksomheder. I tabel 30 vises de pågældende virksomheders indtjening i 2021, 2022 og 2023 på i alt mindst [...] EUR før skat, hovedsagelig med hjemsted i Tyskland.

Tabel 30

Indtjening genereret af de enkelte virksomheder

(i mio. EUR (afrundede beløb)

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

([101]) […]
([102]) […]

(i mio. EUR (afrundede beløb)

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

([1]) […].
Kilde: *Tysklands skrivelse.*

(327) De [...] lokomotiver, der skal afhændes (betragtning 318), kommer fra DB Cargos eksisterende flåde og er ifølge Tyskland moderne, værdifulde og vedligeholdt i overensstemmelse med de gældende retningslinjer. Lokomotiverne vil blive grupperet i tre klynger: i) nationale elektriske standardlokomotiver, ii) nationale elektriske højhastighedslokomotiver og iii) moderne interoperable elektriske lokomotiver.

5. VURDERING AF FORANSTALTNINGERNE

(328) I dette afsnit vurderes det, om de undersøgte foranstaltninger udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, og i bekræftende fald, om de udgør ny støtte. Det vurderes også, om foranstaltningerne er lovlige, og om de kan betragtes som forenelige med det indre marked.

5.1. Statsstøtte

(329) Det hedder i artikel 107, stk. 1, i TEUF, at »[b]ortset fra de i traktaten hjemlede undtagelser er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.

(330) For at en foranstaltning til en virksomhed kan betragtes som støtte i henhold til denne bestemmelse, kræves det derfor, at følgende kumulative betingelser er opfyldt: i) foranstaltningen skal kunne tilregnes staten og finansieres ved hjælp af statsmidler, ii) den skal give modtageren en fordel, iii) denne fordel skal være selektiv, og iv) foranstaltningen skal fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstater.

(331) Med hensyn til Tysklands argument om, at de pågældende foranstaltninger vedrører interne forhold inden for den økonomiske enhed, der ledes af DB AG (jf. betragtning 102-104), skal det bemærkes, at overførsler inden for en offentlig koncern i statsstøtteretlig forstand kan udgøre statsstøtte, hvis f.eks. midler overføres fra moderselskabet til dets datterselskab, selv om de ud fra et økonomisk synspunkt udgør en enkelt virksomhed ([103]). Det forhold, at visse undersøgte foranstaltninger vedrører interne forbindelser inden for den koncern, der ledes af DB AG, udelukker således ikke vurderingen af disse foranstaltninger i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

([103]) Se Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT C 262 af 19.7.2016, s. 1, punkt 49 (og den deri nævnte retspraksis)). Se også Rettens dom af 25.6.2015, SACE og SACE BT mod Kommissionen, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Som anført i betragtning 10, 15 og 23-38 er DB Cargo desuden stiftet som et aktieselskab (*Aktiengesellschaft*), der har aktiver, personale og midler til at levere tjenester inden for godstransport med jernbane mod betaling på de geografiske markeder, hvor det opererer. DB Cargo forvalter sine aktiviteter selvstændigt i den forstand, at DB Cargo selv træffer afgørelse om sin forretnings-, markedsførings- og strategipolitik uafhængigt af DB AG's aktiviteter. DB Cargo har sine egne kunder, som er specifikke for jernbanegodssektoren og forskellige fra købere af passagertjenester. Desuden stammer DB Cargos vanskeligheder fra selskabets egne aktiviteter og er specifikke for disse aktiviteter (se betragtning 449 ff.). I en lignende situation har Kommissionen allerede fundet, at et jernbanegodsselskab, der tilhører en større jernbanekoncern, var en særskilt virksomhed med henblik på anvendelsen af rammebestemmelserne ([104]).

(333) Det følger heraf, at DB Cargo er en virksomhed med henblik på anvendelsen af artikel 107, stk. 1, i TEUF. Hvis det konstateres, at de undersøgte foranstaltninger giver DB Cargo en økonomisk fordel, begunstiger de en virksomhed, der er begunstiget heraf.

5.1.1. *Anvendelse af statsmidler*

(334) Kun fordele, der ydes direkte eller indirekte ved hjælp af statsmidler, kan udgøre statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF ([105]). Statsmidler omfatter alle den offentlige sektors midler ([106]), herunder statslige organers midler ([107]), og i visse tilfælde også private enheders midler. Offentlige virksomheders midler udgør også statsmidler som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, fordi staten er i stand til at styre anvendelsen af disse midler ([108]), og også fordi en offentlig virksomheds underskud eller fortjeneste mindsker eller øger statens midler.

(335) DB AG ejes 100 % af den tyske stat (betragtning 11-13). DB ML var 100 % ejet af DB AG, før det blev fusioneret med sidstnævnte (betragtning 14). DB AG's midler er derfor statsmidler, og DB ML's midler var statsmidler. Foranstaltning 1, 2 og 3 finansieres således ved hjælp af statsmidler. Da foranstaltning 4 finansieres ved hjælp af midler fra et offentligt organ — BEV — (betragtning 77) og finansieres dermed også ved hjælp af statsmidler.

(336) I de følgende afsnit vil Kommissionen derfor vurdere, om de undersøgte foranstaltninger kan tilregnes staten, og i bekræftende fald, om de giver DB Cargo en selektiv fordel. Hvis disse betingelser er opfyldt, vil Kommissionen vurdere, om de relevante foranstaltninger kan fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

5.1.2. *Tilregnelse til staten*

(337) Med henblik på at fastslå, om en foranstaltning, der er ydet gennem offentlige virksomheder, kan tilregnes staten, skal det afgøres, om de offentlige myndigheder på den ene eller den anden måde kan anses for at have været involveret i vedtagelsen af foranstaltningen. Den omstændighed, at en støtteforanstaltning, som er truffet af en offentlig virksomhed, kan tilregnes staten, kan således fastslås på grundlag af en bedømmelse af sagens omstændigheder som helhed og den sammenhæng, hvori foranstaltningen er truffet ([109]).

([104]) Kommissionens beslutning K(2004) 3955 endelig af 2. marts 2005 i sag N 386/2004 — Frankrig, Støtte til omstrukturering af Fret SNCF (EUT C 172 af 12.7.2005, s. 3) betragtning 133-135 og 146.

([105]) Domstolens dom af 24.1.1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, præmis 25 og 26, og Rettens dom af 12.12.1996, Air France mod Kommissionen, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, præmis 63.

([106]) Rettens dom af 12.12.1996, Air France mod Kommissionen, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, præmis 56.

([107]) Domstolens dom af 14.10.1987, Tyskland mod Kommissionen, C-248/84, ECLI:EU:C:1987:437, præmis 17, og Rettens dom af 6.3.2002, Territorio Histórico de Álava m.fl. mod Kommissionen, forenede sager T-92/00 og T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, præmis 57.

([108]) Domstolens dom af 16.5.2002, Frankrig mod Kommissionen (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, præmis 38. Se også Domstolens dom af 29.4.2004, Grækenland mod Kommissionen, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, præmis 53 og 54, af 8.5.2003, Italien og SIM 2 Multimedia SpA mod Kommissionen, forenede sager C-328/99 og C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, præmis 33 og 34, og af 10.12.2020, C-160/19 P, Comune di Milano mod Kommissionen, ECLI:EU:C:2020:1012, præmis 31 og 34 og den deri nævnte retspraksis.

([109]) Domstolens dom af 2.3.2021, Kommissionen mod Italien m.fl., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, præmis 59 og 60 og den deri nævnte retspraksis.

(338) Der kan i så henseende ikke stilles krav om, at Kommissionen godtgør, at de offentlige myndigheder konkret ved en anvisning har tilskyndet en offentlig virksomhed til at træffe de pågældende støtteforanstaltninger. Enhver angivelse af, at de offentlige myndigheder er impliceret i vedtagelsen af en foranstaltning, eller at det er usandsynligt, at de ikke er impliceret, også henset til foranstaltningens rækkevidde, indhold eller de betingelser, som den indeholder, eller derimod, at disse myndigheder ikke er impliceret i vedtagelsen af denne foranstaltning, er relevant ([110]).

(339) Indicier, der danner grundlag for at fastslå, at en foranstaltning kan tilregnes til staten, omfatter desuden indicier for det forhold, at den pågældende offentlige virksomhed ikke kunne træffe den omtvistede afgørelse uden at tage hensyn til kravene fra de offentlige myndigheder eller til direktiverne fra de offentlige myndigheder, integrationen af den offentlige virksomhed i den offentlige forvaltning, karakteren af dens aktiviteter, og om disse udøves på markedet under normale konkurrencevilkår med deltagelse fra private erhvervsdrivende, virksomhedens juridiske status eller udstrækningen af de offentlige myndigheders kontrol med administrationen af virksomheden ([111]).

5.1.2.1. Kompensation for DB Cargos årlige tab i henhold til resultatoverførselsaftalen (»foranstaltning 1«)

(340) Kommissionen bemærker, at DB AG (og før fusionen med DB AG også DB ML) er offentlige virksomheder, der er stiftet som *Aktiengesellschaften* i henhold til privatretten. Bestyrelsen i et *Aktiengesellschaft* er uafhængig af tilsynsrådet og generalforsamlingen ([112]). Det betyder, at sidstnævnte i princippet ikke kan udstede instrukser til bestyrelsen. Den omstændighed alene, at en offentlig virksomhed er oprettet i form af et privatretligt kapitalselskab, kan dog ikke, selv om denne selskabsform giver det en vis autonomi, udelukke, at en støtteforanstaltning, der træffes af et sådant selskab, kan tilregnes staten, jf. Unionens retsinstansers faste praksis. Den omstændighed, at en sådan virksomhed er undergivet kontrol, og at der som følge heraf i praksis består en reel mulighed for at udøve en dominerende indflydelse, indebærer, at det på forhånd ikke er udelukket at tilregne staten en foranstaltning truffet af en sådan virksomhed, og der følgelig ikke kan udelukkes at være en risiko for omgåelse af traktatens regler om statsstøtte, selv om den offentlige virksomheds juridiske form i sig selv er relevant som et blandt flere indicier for, om staten i et konkret tilfælde er impliceret eller ej ([113]). I den foreliggende sammenhæng kan det ikke udelukkes, at staten gennem sin tilstedeværelse i tilsynsrådet, hvoraf halvdelen af medlemmerne er udpeget af aktionæren, indirekte kan påvirke bestyrelsens beslutninger. I henhold til tysk lovgivning om *Aktiengesellschaften* vælges bestyrelsen af tilsynsrådet, hvis medlemmer ikke er bundet af instrukser fra aktionærerne. Kommissionen bemærker imidlertid, at der er tegn på, at nogle af medlemmerne af tilsynsrådet også kan være bundet af en forpligtelse over for staten. Dette er tilfældet, når staten som aktionær udpeger medlemmer af parlamentet eller regeringsrepræsentanter (f.eks. statssekretærer og direktører fra de involverede ministerier) til tilsynsrådet. Disse medlemmer af tilsynsrådet har også pligt til eller et stærkt incitament til at handle i regeringens interesse med hensyn til transportpolitik og budgetrelaterede spørgsmål vedrørende DB AG (betragtning 96, litra b), nr. 2)).

(341) Da DB AG desuden er fuldt ud statsejet (betragtning 11), kan Forbundsrepublikken Tyskland som eneaktionær selv træffe alle beslutninger på DB AG's generalforsamling og dermed udøve (ene)indflydelse på DB AG's strategiske retning. Kommissionen bemærker endvidere, at Forbundsrepublikken Tyskland som 100 % aktionær i generalforsamlingen (udelukkende) kan påvirke valget af DB AG's tilsynsråd, som igen vælger bestyrelsen for DB AG. Tyskland kunne således indirekte påvirke de ledelsesbeslutninger, der træffes af DB AG's bestyrelse, også i forhold til DB AG's datterselskaber, herunder DB Cargo og indtil 2016 DB ML, selv om de udvalgte medlemmer af tilsynsrådet strengt taget ikke er regeringsrepræsentanter.

([110]) Domstolens dom af 2.3.2021, Kommissionen mod Italien m.fl., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, præmis 60 og 61 og den deri nævnte retspraksis.

([111]) Domstolens dom af 2.3.2021, Kommissionen mod Italien m.fl., C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, præmis 62 og den deri nævnte retspraksis.

([112]) Se § 76, stk. 1, i *Aktiengesetz*.

([113]) Domstolens dom af 10.12.2020, C-160/19 P, Comune di Milano mod Kommissionen, ECLI:EU:C:2020:1012, præmis 49 og den deri nævnte retspraksis.

(342) DB AG's tilsynsråd består ikke af et flertal af regeringsrepræsentanter. DB AG's tilsynsråd består imidlertid af tre regeringsrepræsentanter, der er direkte udpeget af de tre ministerier, der er involveret i DB AG's tilsyn (nemlig transportministeriet, økonomiministeriet og finansministeriet), samt to medlemmer af Forbundsdagen.

(343) I henhold til § 293, stk. 2, i *Aktiengesetz* kræver indgåelsen af en kontrol- og/eller resultatoverførselsaftale mellem to *Aktiengesellschaften* godkendelse af hver generalforsamling med et flertal på tre fjerdedele. Tyskland har gjort gældende, at staten i overensstemmelse med denne bestemmelse gav sit samtykke til indgåelsen af resultatoverførselsaftalen mellem DB AG og DB Cargo. Selv om resultatoverførselsaftalen fra 2012 ikke blev indgået direkte mellem DB AG og DB Cargo, men mellem DB ML og DB Cargo, skal det i den forbindelse bemærkes, at der på tidspunktet for indgåelsen af denne resultatoverførselsaftale var indgået en kontrol- og resultatoverførselsaftale mellem DB AG og DB ML (se betragtning 45). I denne forbindelse bekræfter Tyskland, at der indtil overførslen af resultatoverførselsaftalen i 2016 fra DB ML til DB AG, der havde DB Cargo som det i sidste ende berørte datterselskab og DB AG som det i sidste ende berørte moderselskab, altid har eksisteret en kæde af resultatoverførselsaftaler med forskellige niveauer af underbesiddelser, som blev suppleret af DB AG (betragtning 47). Statsembedsmænds inddragelse i indgåelsen af resultatoverførselsaftalen er også et resultat af anvendelsen af bestemmelserne i § 65, stk. 2, sammenholdt med § 65, stk. 3, i BHO, som kræver godkendelse fra en relevant minister ved indgåelse af kontrolaftaler i statsejede selskaber (betragtning 107). Da den resultatoverførselsaftale, som Kommissionen undersøgte, indeholder et kontrolelement, skulle den relevante minister godkende indgåelsen af denne aftale.

(344) Med hensyn til resultatoverførselsaftalen, der blev indgået i 2012, bemærker Kommissionen, at den oprindeligt havde en varighed på mindst fem år. Efter den første femårsperiode er den automatisk blevet forlænget ved udgangen af hvert regnskabsår med yderligere et år, medmindre en af de to parter besluttede at bringe den til ophør, hvilket skete i 2024 (se betragtning 51). Resultatoverførselsaftalen indeholdt ikke et loft over de tab, der kunne dækkes af DB Cargos moderselskab. Resultatoverførselsaftalen mellem DB ML og DB Cargo kunne derfor påvirke DB AG's budget på grund af den resultatoverførselsaftale, der var indgået mellem DB AG og DB ML. Efter fusionen mellem DB ML og DB AG blev DB AG's eksponering for DB Cargos tab direkte.

(345) Kommissionen bekræfter den foreløbige konklusion i åbningsafgørelsen om, at beslutningen om at indgå resultatoverførselsaftalen kan tilregnes den tyske stat. I betragtning af den indvirkning, som en sådan ubegrænset aftale kan have på det statsejede DB AG's budget, må beslutningen om at indgå resultatoverførselsaftalen i 2012 betragtes som strategisk for DB AG, DB ML og DB Cargo. Den strategiske betydning af den undersøgte resultatoverførselsaftale bekræftes også af de formelle godkendelseskrav, der gælder for resultatoverførselsaftaler, herunder kontrolaspektet. Det er usandsynligt, at den tyske regering ikke udøvede indflydelse på DB AG's beslutningsproces i forbindelse med sådanne strategiske beslutninger, eller at regeringen var uvidende om og ikke deltog i en beslutning, der potentielt indebar en meget betydelig økonomisk byrde for DB AG. Denne indflydelse udøves navnlig gennem tilsynsrådet og generalforsamlingen samt gennem direkte kontakter mellem højtstående regeringsrepræsentanter og DB AG's ledelse.

(346) Navnlig kræver tysk selskabsret, at de kontraherende parters aktionærer godkender resultatoverførselsaftalen. Eksistensen af en juridisk gyldig resultatoverførselsaftale mellem DB AG og DB Cargo (og henholdsvis mellem DB AG og DB ML) kan således ikke forklares på anden måde end ved den direkte involvering af den statslige repræsentant, der er ansvarlig for statens aktiepost i de relevante selskaber. Desuden godkendte en statslig repræsentant som eneaktionær i DB AG i 2016 direkte fusionen mellem DB AG og DB ML som krævet i tysk selskabsret. Som følge af fusionen mellem DB ML og DB AG blev alle rettigheder og forpligtelser, herunder resultatoverførselsaftalen fra 2012 (mellem DB ML og DB AG), overført fra DB ML til DB AG, hvilket betød, at DB AG blev direkte eksponeret for DB Cargos faktiske og fremtidige tab. Fusionen fandt sted måneder før udløbet af femårsperioden for resultatoverførselsaftalen fra 2012, som derefter automatisk blev forlænget på ubestemt tid med mulighed for årlig annullering af DB AG eller DB Cargo.

(347) Ifølge retspraksis kan det under visse omstændigheder tænkes, at overholdelsen af de fire betingelser i artikel 107, stk. 1, i TEUF kan vurderes på et andet tidspunkt end det tidspunkt, hvor en given foranstaltning træder i kraft ([114]). I forbindelse med Kommissionens konklusioner vedrørende eksistensen af den økonomiske fordel (se betragtning 393-411) kan spørgsmålet om, hvorvidt den tyske stat var involveret i beslutningerne om indgåelse og forlængelse af resultatoverførselsaftalen fra 2012 eller først senere, stå åbent. Hvad der er mere relevant er, at resultatoverførselsaftalen stadig var i kraft gennem det, som Kommissionen anser for at have været statens udøvelse af indflydelse, da alle betingelserne for, at der foreligger statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, var opfyldt.

(348) I denne henseende begyndte der med tiden at dukke yderligere indikatorer for tilregnelse op. Med hensyn til foranstaltningens omfang kan den gentagne karakter af tab, der er omfattet af resultatoverførselsaftalen (se tabel 5, betragtning 53), og deres omfang ikke anses for at have undgået Tysklands opmærksomhed, navnlig fra 2019, hvor de årlige tab næsten fordoblede de tab, der blev registreret i henholdsvis 2015, 2016 og 2017, og steg til 870 mio. EUR i 2020. I betragtning af gentagelsen og omfanget af de tab, der skulle dækkes i henhold til resultatoverførselsaftalen, er det usandsynligt, at den tyske stat ikke var involveret i beslutningerne om at forny denne aftale. Det er snarere sandsynligt, at den tyske stat udøvede sin dominerende indflydelse på DB AG for at sikre, at resultatoverførselsaftalen fortsat støtter DB Cargo på trods af de voksende tab, som resultatoverførselsaftalen påførte DB AG. Selv om de årlige forlængelser af resultatoverførselsaftalen blev gennemført stiltiende, indebar de navnlig konkrete og stadig vigtigere valg om fortsat at støtte DB Cargo på trods af akkumuleringen af tab. Kommissionen finder det usandsynligt, at DB AG's ledelse frit kunne have indstillet denne støtte, navnlig i betragtning af det stigende tab, der gjorde resultatoverførselsaftalen så meget desto vigtigere for opretholdelsen af DB Cargos finansielle rentabilitet.

(349) Den tyske stats manglende involvering i den faktiske beslutning om at forlænge resultatoverførselsaftalen er så meget desto mere usandsynlig i betragtning af arten af DB Cargos aktiviteter og deres relevans for de offentlige myndigheder, idet det bemærkes, at arten af støttemodtagerens aktiviteter ifølge fast retspraksis er en indikator for tilregnelse ([115]).

(350) På trods af liberaliseringen af markedet for jernbanegodstransport i 2007 spillede DB Cargo fortsat en vigtig rolle på dette marked, navnlig inden for segmentet for enkeltvognstrafik, hvor DB Cargo stadig har en andel på ca. 90 % (betragtning 33). Som Tyskland erkender (betragtning 33), har segmentet for enkeltvognstrafik systematisk været tabsgivende i flere år og er derfor ikke attraktivt for nytilkomne uden subsidier (se betragtning 466 ff. med hensyn til betydningen af segmentet for enkeltvognstrafik og betragtning 587-589 med hensyn til den planlagte offentlige støtte til denne sektor).

(351) I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at jernbanegodstransporten er af strategisk betydning for forbundsregeringens transportpolitik, da den bidrager til overgangen fra vej til jernbane og er vigtig for at sikre forsyningssikkerheden for mange varer, der er afgørende for forbrugerne og industrien ([116]). I Tyskland tegner enkeltvognstrafikken sig for ca. en fjerdedel af jernbanegodstransporten. Det er et vigtigt element i logistikkæder over hele landet og spiller en central rolle som bindeled mellem mange vigtige industriområder. Desuden støtter enkeltvognstrafik de andre former for jernbanegodstransport, f.eks. kombineret transport og bloktog, og bidrager derfor væsentligt til jernbanernes konkurrenceevne i forhold til andre transportformer, og dette segment er således også afgørende for dekarboniseringen af transport og opfyldelsen af klimamålene. Disse overvejelser fik Tyskland til at finansiere sektorordninger for sektoren for enkeltvognstrafik fra 2020 ([117]).

([114]) Rettens dom af 13.2.2012, Budapesti Erőmű Zrt mod Kommissionen, T-80/06 og T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, præmis 55 og 67, og af 30.4.2014, Dunamenti Erőmű Zrt mod Kommissionen, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, præmis 66, sidstnævnte stadfæstet ved Domstolens dom af 1.10.2015, Electrabel SA og Dunamenti Erőmű Zrt mod Kommissionen, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Domstolens dom af 16.5.2002, Frankrig mod Kommissionen (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, præmis 56.

([116]) Se Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, »Masterplan Schienengüterverkehr«, 23.6.2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (tilgået den 15.11.2024).

([117]) Se afgørelse C(2020) 7533 final af 4. november 2020, betragtning 3-5, og afgørelse C(2024)3488 final af 21. maj 2024, betragtning 4-8.

(352) På trods af de dårlige økonomiske resultater er sektoren for enkeltvognstrafik derfor afgørende for den tyske jernbanegodstransport og den tyske industri, og den er nøglen til trafikoverflytning. DB Cargos rolle i den tyske økonomipolitik og miljøpolitik som en af de vigtigste drivkræfter bag dekarboniseringen af transportsektoren og landets industrielle tiltrækningskraft er en yderligere indikator for tilregnelsen af resultatoverførselsaftalen, da det er usandsynligt, at den tyske stat ikke ville have støttet selskabets økonomi gennem resultatoverførselsaftalen, navnlig fra det tidspunkt, hvor DB Cargos tab — hvis de ikke var dækket af moderselskabet — ville have bragt selskabet i vanskeligheder og truet videreførelsen af dets aktiviteter ([118]).

(353) I den forbindelse bemærker Kommissionen også, at der i strategidokumenterne fra GD AB (Oliver Wyman-undersøgelsen) henvises til DB Cargos »særlige ansvar« som en statsejet virksomhed for over 17 000 ansatte i Tyskland (i 2018) (se også betragtning 397).

(354) Kommissionen konkluderer, at foranstaltning 1, dvs. dækningen af DB Cargos tab i henhold til resultatoverførselsaftalen, både i dens oprindelige løbetid og efter de stiltiende forlængelser indtil dens ophør, som i øjeblikket er planlagt til den 31. december 2024, kan tilregnes den tyske stat.

5.1.2.2. Prisfastsættelse af koncerninterne tjenester (»foranstaltning 2«) og fordelagtige finansieringsvilkår for lån ydet af DB Treasury (»foranstaltning 3«)

(355) På grundlag af undersøgelsen af Tysklands og de interesserede parters argumenter og beviser kan Kommissionen ikke bekræfte sin foreløbige konklusion om, at foranstaltning 2 og 3 kan tilregnes staten.

(356) I modsætning til klagerens påstande er DB AG's (og i sidste ende statens) fulde ejerskab af DB Cargo ikke tilstrækkeligt til at påvise, at foranstaltning 2 og 3 kan tilregnes den tyske stat.

(357) DB AG og DB Cargo er stiftet som *Aktiengesellschaften* i henhold til privatretten, hvilket medfører, at bestyrelsen er uafhængig af tilsynsrådet og generalforsamlingen. Modsætninger til strategiske beslutninger, f.eks. indgåelse af en aftale som eksempelvis resultatoverførselsaftalen, indgåelse af koncerninterne tjenesteaftaler eller ydelse af koncerninterne lån, omfatter transaktioner i forbindelse med den almindelige daglige drift. Det er højst usandsynligt, at sådanne transaktioner kan følges tæt og påvirkes af staten, der handler som aktionær gennem sine repræsentanter i tilsynsrådet, navnlig i betragtning af statens begrænsede faktiske repræsentation i DB AG's og DB Cargos ledelsesorganer.

(358) Forretningsordenen for DB AG's bestyrelse udelukker udtrykkeligt optagelse af lån inden for koncernen fra de områder, hvor der kræves en beslutning fra DB AG's bestyrelse eller en godkendelse fra DB AG's tilsynsråd (betragtning 17, 20 og 22). I henhold til forretningsordenen for DB Cargos bestyrelse er optagelse af lån til DB AG og DB Finance B.V. ligeledes udtrykkeligt udelukket fra listen over foranstaltninger, der kræver godkendelse fra DB AG's bestyrelse (dvs. aktionæren). Ovennævnte forretningsorden henviser på ingen måde til koncerninterne tjenesteaftaler, idet fastsættelsen af deres vilkår overlades til et lavere ledelsesniveau. I modsætning til undertegnelsen af resultatoverførselsaftalen har undertegnelsen af interne virksomhedsordninger for koncerninterne tjenester eller låneaftaler som dem, der er omfattet af denne undersøgelse, derfor ikke krævet inddragelse af hverken de relevante selskabers aktionær, tilsynsråd eller bestyrelser.

([118]) Jf. i denne retning Rettens dom af 13.9.2023, T-525/20, ITD og Danske Fragtmænd mod Kommissionen, ECLI:EU:T:2023:542, præmis 86-96 og 104-107.

(359) De potentielle finansielle virkninger af foranstaltning 2 og 3 for DB AG's budget, som ifølge klageren er en yderligere indikator for tilregnelse, skal relativiseres. For det første har Tyskland for så vidt angår koncerninterne tjenesteaftaler med rette gjort gældende, at en række tjenester blev leveret i hele koncernens interesse. For det andet har Kommissionen i lyset af klagerens påstande vurderet betydningen af de lån, der udgør foranstaltning 3, i forhold til de mere relevante indikatorer af relativ betydning for långiveren og låntageren, f.eks. koncernens samlede refinansieringsbehov og DB Cargos omsætning, idet der ses bort fra det meget større beløb i DB AG's budget, som klageren henviser til. De otte lån mellem 2013 og 2019 beløb sig i alt til ca. 2,1 mia. EUR pr. 31. december 2019. Til gengæld beløb DB Finances forpligtelser sig i 2019 kun til 23,3 mia. EUR, dvs. et beløb, der er ni gange højere for et enkelt år. Hvad der er vigtigere for betydningen set fra låntagerens synspunkt, beløb DB Cargos samlede omsætning mellem 2013 og 2019 sig til 23,8 mia. EUR, dvs. 11 gange mere end lånebeløbene, og den interne låntagning i DB-koncernen er ikke lejlighedsvise eller enkeltstående begivenheder for de pågældende lån eller specifik for DB Cargo blandt DB AG's datterselskaber.

(360) I modsætning til klagerens påstande tyder den tyske stats økonomiske interesse i at modtage udbytte fra DB-koncernen heller ikke på, at staten har været involveret i foranstaltning 2 og 3. En aktionærs deltagelse i en konkret transaktion, der gennemføres som led i den normale drift, kan ikke udledes af en aktionærs generelle interesse i at begrænse et selskabs tab med henblik på at modtage udbytte. Som Tyskland med rette har bemærket, ville en accept af aktionærens generelle finansielle interesser som et relevant kriterium for tilregnelse betyde, at enhver beslutning truffet af selskabsorganerne ville kunne tilregnes staten, fordi enhver beslutning kan have en indvirkning på aktionærens finansielle interesser.

(361) Tilregnelsen af foranstaltning 2 og 3 kan hverken udledes af bestemmelserne i § 65 i BHO eller af bestemmelserne i Grundsätze, i modsætning til hvad klageren har anført.

(362) § 65 BHO ([119]) fastsætter regler for den tyske forbundsstats erhvervelse af aktier i private selskaber, f.eks. krav om forudgående samtykke fra en relevant minister i forbindelse med transaktioner som f.eks. erhvervelse eller salg af aktier i et privat selskab, transaktioner, der indebærer ændringer i den nominelle kapital eller selskabets formål, eller transaktioner, der indebærer en ændring af kontrollen. § 65, stk. 1, nr. 3, i BHO bestemmer, at forbundsstaten skal have passende indflydelse på tilsynsrådene eller i et tilsvarende tilsynsorgan. § 65, stk. 6, bestemmer, at det ansvarlige forbundsministerium skal anvende sin indflydelse til at sikre, at de medlemmer af virksomhedens tilsynsorganer, der er valgt eller delegeret på forbundsstatens foranledning, også tager hensyn til forbundsstatens særlige interesser i deres aktiviteter. Bestemmelserne i § 65 i BHO skaber således generelle forpligtelser og finder kun anvendelse på visse strategiske beslutninger vedrørende statens kapitalandele. De indeholder ingen regler, der kræver, at staten inddrages i vedtagelsen eller definitionen af vilkårene for koncerninterne aftaler og lån.

(363) Grundsätze indeholder ikkeobligatoriske og generelle vejledning om ansvarlig ledelse af selskaber, hvori den tyske stat ejer flere kapitalandele (fodnote 47). Ingen oplysninger, endsige beviser, der er fremlagt under undersøgelsen, om, at vejledningen i Grundsätze blev misbrugt eller gjort bindende for DB Cargo eller DB AG i forbindelse med foranstaltning 2 og 3 som følge af tjenestemænds, tjenestegrenes eller offentlige organers handlinger eller indflydelse, kan tjene som indikator for tilregnelse af foranstaltning 2 og 3.

(364) Kommissionen konkluderer, at de beviser, der er indsamlet i løbet af den formelle undersøgelse, understøtter de foreløbige indikationer i åbningsafgørelsen og heller ikke fastslår, at foranstaltning 2 og 3 kan tilregnes den tyske stat med henblik på anvendelsen af artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(365) I betragtning af den kumulative karakter af betingelserne for, at der foreligger statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 2 og 3 ikke udgør statsstøtte i denne bestemmelses forstand.

([119]) https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Downloads/Resources/Laws/1969-08-19-federal-budget-code.pdf?__blob=publicationFile&v=1, tilgået den 30.10.2024.

5.1.2.3. BEV's delvise dækning af aflønningen af tjenestemænd ansat af DB Cargo (»foranstaltning 4«)

(366) Som Tyskland har præciseret, vedrører BEV's dækning af sociale omkostninger alle jernbanetjenestemænd, der er placeret i DB AG, og ikke kun det personale, der er fordelt inden for DB AG-koncernen til DB Cargo.

(367) Placeringsordningen er obligatorisk ([120]). Afgørelsen om, hvilken enhed der skal afholde omkostningerne i forbindelse med den særlige status for de tjenestemænd, der placeres i DB AG, samt andre elementer i placeringsordningen, er fastsat i lovbestemmelserne (»Gesetz«) — DBGrG — og ikke i selvstændige afgørelser truffet af BEV, DB AG eller DB Cargo (betragtning 78) ([121]). Foranstaltning 4 kan derfor tilregnes staten.

5.1.3. *Selektiv fordel*

(368) En fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF er en økonomisk fordel, som en virksomhed ikke kunne have opnået under normale markedsbetingelser, dvs. uden statslig indgriben ([122]). Det er kun foranstaltningens indvirkning på virksomheden, der er relevant, ikke hverken årsagen til eller formålet med statens indgriben ([123]). Hver gang en virksomheds finansielle situation forbedres som følge af statslig indgriben på betingelser, der ikke svarer til normale markedsvilkår, er der tale om en fordel. For at vurdere dette skal en virksomheds finansielle situation efter gennemførelsen af en foranstaltning sammenlignes med, hvordan virksomhedens finansielle situation ville have set ud, hvis foranstaltningen ikke var blevet indført ([124]). I denne forbindelse minder Kommissionen om, at udtrykket »statslig indgriben« dækker ikke alene over positive handlinger fra statens side, men også over, at offentlige myndigheder under visse omstændigheder undlader at handle ([125]).

(369) Kommissionen vil udelukkende vurdere, om der foreligger en selektiv fordel for de foranstaltninger, som Kommissionen anså for at kunne tilregnes staten, dvs. foranstaltning 1 og foranstaltning 4.

5.1.3.1. Kompensation for DB Cargos årlige tab i henhold til resultatoverførselsaftalen (»foranstaltning 1«)

(370) Kommissionen bemærker, at Tyskland har gjort gældende, i) at indgåelsen af resultatoverførselsaftalen overholder det markedsøkonomiske investorprincip, ii) at den manglende opsigelse af resultatoverførselsaftalen og dermed de fortsatte årlige overførsler af DB Cargos tab til DB AG ikke udgør en statslig interventionsforanstaltning, da de ikke udgør en foranstaltning og derfor ikke en »foranstaltning, der faktisk er gennemført«, og iii) at den manglende opsigelse og den fortsatte overførsel af tab under alle omstændigheder overholder det markedsøkonomiske investorprincip, idet den ikke har givet DB Cargo en fordel, hvorfor foranstaltningen ikke udgør statsstøtte (se betragtning 110-130).

(371) Kommissionen vil undersøge, om det markedsøkonomiske investorprincip finder anvendelse på indgåelsen af resultatoverførselsaftalen samt på den manglende opsigelse af resultatoverførselsaftalen og den deraf følgende overførsel af tab. Hvis Kommissionen fastslår, at det markedsøkonomiske investorprincip ikke finder anvendelse, kan den ikke anvende dette kriterium.

([120]) § 12, stk. 2, i DBGrG bestemmer, at statstjenestemænd skal placeres (»sind (...) zugewiesen«) i DB AG.
([121]) Domstolens dom af 19.12.2019, Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, præmis 34.
([122]) Domstolens dom af 11.7.1996, SFEI m.fl., C-39/94, ECLI:ECLI:EU:C:1996:285, præmis 60, og af 29.4.1999, Spanien mod Kommissionen, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, præmis 41.
([123]) Domstolens dom af 2.7.1974, Italien mod Kommissionen, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, præmis 13.
([124]) Ibid.
([125]) Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT C 262 af 19.7.2016, s. 1), punkt 67 og den deri nævnte retspraksis.

(372) Kommissionen minder om, at Domstolen tidligere har fastslået, at anvendelsen af den markedsøkonomiske aktørtest i sidste ende afhænger af, om staten som økonomisk aktør og ikke som offentlig myndighed har givet en økonomisk fordel til en virksomhed ([126]). Statslige foranstaltninger, som har til formål at opfylde de forpligtelser, der påhviler staten som offentlig myndighed, kan nemlig ikke sammenlignes med de foranstaltninger, en privat investor træffer i et samfund med markedsøkonomi ([127]).

(373) Kommissionen bestrider ikke, at det markedsøkonomiske investorprincip finder anvendelse på indgåelsen af resultatoverførselsaftalen, dens manglende opsigelse og de deraf følgende overførsler af tab i henhold til resultatoverførselsaftalen. I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at resultatoverførselsaftalen i sig selv er et instrument, der er omfattet af *Aktiengesetz* og ikke af offentlig ret (se fodnote 15). Desuden er resultatoverførselsaftaler instrumenter, der kan og ser ud til at blive anvendt af andre grupper af selskaber, navnlig selskaber, der er repræsenteret i det tyske aktieindeks (se betragtning 111). Kommissionen bemærker, at Tyskland ikke bestrider, at der ikke blev udført forudgående rentabilitetsanalyser forud for indgåelsen af resultatoverførselsaftalen (se betragtning 121). Samtidig bemærker Kommissionen, at der foreligger økonomiske analyser i form af årlige mellemlangsigtede planer, som udgør grundlaget for DB AG's strategiske beslutninger (se betragtning 54). Fortsættelsen af den årlige overførsel af tab skal ses inden for rammerne af resultatoverførselsaftalen. Kommissionen konkluderer derfor, at det markedsøkonomiske investorprincip finder anvendelse på både indgåelsen af resultatoverførselsaftalen og den manglende opsigelse af resultatoverførselsaftalen, der resulterer i en løbende overførsel af DB Cargos tab til DB AG.

(374) Med hensyn til Tysklands argument om, at den manglende opsigelse af resultatoverførselsaftalen og dermed overførslerne af DB Cargos tab ikke udgør en foranstaltning, der faktisk er gennemført (se betragtning 114), og at en selektiv fordel derfor ikke kan vurderes for overførslerne af tab, er der efter Kommissionens opfattelse intet retsgrundlag for et sådant argument. Tværtimod skal manglende, eventuelt gradvise, skridt til at bringe et stadig mere økonomisk ufordelagtigt retsforhold til ophør betragtes som et valg, selv om det gennemføres stiltiende, enten af en markedsøkonomisk investor, af en offentlig myndighed eller af en offentlig virksomhed. Dette er navnlig tilfældet, når en kontrakts oprindelige løbetid er udløbet, og hver part år efter år enten kan acceptere en stiltiende forlængelse af kontrakten for det følgende år eller indgive en opsigelsesmeddelelse. Det er specifikke valg, som parterne i resultatoverførselsaftalen har truffet hvert år. Den retlige form af disse valg, dvs. det forhold, at videreførelsen af resultatoverførselsaftalen var udformet til at være stiltiende snarere end at kræve en formel ændring, kan ikke påvirke denne vurdering. Det følger nemlig af fast retspraksis, at den konkrete udformning af en foranstaltning er irrelevant, når det skal fastslås, om den giver en virksomhed en økonomisk fordel. Støttebegrebet omfatter ikke blot positive ydelser såsom selve tilskuddene, men ligeledes de indgreb, der under forskellige former letter de byrder, som normalt belaster en virksomheds budget, og derved, uden at være tilskud i ordets egentlige forstand, er af samme art og har tilsvarende virkninger ([128]). Det fremgår ligeledes af retspraksis, at undladelse af at gribe ind meget vel kan betragtes som et indgreb, der giver anledning til en fordel i tilfælde, hvor en privat aktør, der befinder sig i en situation, der ligger så tæt som muligt på statens situation, og som handler på normale markedsvilkår, ville have grebet ind. Eksempler på sådanne situationer omfatter fortsat henstand i forbindelse med manglende betaling af gæld ([129]) eller brug af offentlig ejendom uden betaling af den respektive leje ([130]). Kommissionen minder om, at oprettelsen af en resultatoverførselsaftale betyder, at der indføres en automatik, der bør erstatte nødvendigheden af årligt at beslutte, om tab eller overskud skal overføres til moderselskabet. En sådan automatik udelukker imidlertid ikke, at transaktionerne, dvs. overførsel af tab eller overskud, kan blive ufordelagtige for en kontrahent, ellers ville der ikke være behov for en ubetinget opsigelsesklausul. Faktisk ville en forsigtig markedsøkonomisk investor vurdere, om det ville være fordelagtigt at opretholde en aftale, og hvis det ikke var tilfældet, ville han opsige en aftale, der blev ufordelagtig. Kommissionen er derfor af den opfattelse, at det også er nødvendigt at vurdere den økonomiske begrundelse for overførslerne af tab for de perioder, hvor en af parterne kunne have bragt resultatoverførselsaftalen til ophør.

([126]) Vedrørende investeringer, se Domstolens dom af 5.6.2012, Kommissionen mod EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, præmis 79-82 og 87.

([127]) Rettens dom af 15.12.2009, EDF mod Kommissionen, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, præmis 228.

([128]) Se f.eks. Domstolens dom af 3.4.2014, Frankrig mod Kommissionen, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, præmis 94 og den deri nævnte retspraksis.

([129]) Se f.eks. Rettens dom af 13.9.2010, Den Hellenske Republik m.fl. mod Kommissionen, forenede sager T-415/05, T-416/05 og T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, præmis 377-393, og Domstolens dom af 12.10.2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, præmis 19 og 20.

([130]) Jf. Rettens dom af 7.9.2022, JCDecaux Street Furniture Belgium mod Kommissionen, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, præmis 28, 49 og 65 (stadfæstet ved Domstolens dom af 26.9.2024, JCDecaux Street Furniture Belgium mod Kommissionen, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Da det markedsøkonomiske investorprincip finder anvendelse, vil Kommissionen nu vurdere, om indgåelsen af resultatoverførselsaftalen i 2012 og overførslen af tab i henhold til resultatoverførselsaftalen giver DB Cargo en økonomisk fordel, dvs. en fordel, som DB Cargo ikke kunne have opnået på markedsvilkår. Kommissionen skal derfor afgøre, om »[...] en privat investor af en sammenlignelig størrelse, som handler på normale markedsbetingelser i en markedsøkonomi, ville have været foranlediget til at foretage de pågældende investeringer« ([131]). I denne forbindelse vil Kommissionen tage behørigt hensyn til, at DB AG er den eksisterende aktionær i DB Cargo og ikke en ny investor.

(376) Ved anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip er det kun de fordele og forpligtelser, der er forbundet med statens rolle som økonomisk aktør, der er relevante. Medlemsstaterne bør vurdere disse fordele og forpligtelser på grundlag af de oplysninger, der er tilgængelige på interventionstidspunktet (dvs. på forhånd) på grundlag af økonomiske vurderinger, der kan sammenlignes med dem, som en rationel markedsøkonomisk investor ville foretage under lignende omstændigheder. I den foreliggende sag har Tyskland tilsendt Kommissionen en betydelig mængde økonomiske og finansielle data, der er blevet indsamlet og undersøgt med regelmæssige mellemrum, og som kaster lys over de rentabilitetsforventninger, som DB AG kunne undersøge i hele den periode, hvor resultatoverførselsaftalen fandt anvendelse.

(377) En metode til at kontrollere overholdelsen af det markedsøkonomiske investorprincip er at anvende almindeligt anerkendte standardvurderingsmetoder. En sådan metode skal være baseret på tilgængelige, objektive, verificerbare og pålidelige oplysninger, som bør være tilstrækkeligt detaljerede, og som bør afspejle den økonomiske situation på det tidspunkt, hvor der blev taget beslutning om transaktionen under hensyntagen til risikoniveauet og de fremtidige forventninger. En almindeligt anerkendt standardmetode til evaluering af en investeringsbeslutning er at vurdere investeringen ud fra dens nettonutidsværdi.

(378) For at anslå værdien af DB Cargos egenkapital diskonterede Kommissionen nettoindtjeningen, tilnærmet driftsindtægterne efter renter eller EBT, hvis de foreligger, i de mellemlangsigtede planer, over den femårsperiode, der er omfattet af den pågældende mellemlangsigtede plan (se tabel 5), samt terminalværdien ved at anvende de egenkapitalomkostninger før skat, der er omhandlet i DB-koncernens årsrapporter for forretningssegmentet godstransport og logistik, som diskonteringssats. Kommissionen anvendte Gordon Shapiro-vækstmetoden til at beregne terminalværdien.

(379) Ifølge Gordon Shapiro-vækstmetoden er en virksomheds slutværdi nettonutidsværdien af det overskud, som virksomheden vil opnå i al evighed. For at beregne denne nettonutidsværdi er følgende forudsætninger nødvendige: i) Overskuddet vil vokse med en vis vedvarende vækstrate (»g«) begyndende med overskuddet i forretningsplanens sidste år, og ii) diskonteringssatsen er enten egenkapitalomkostningerne eller WACC, afhængigt af overskuddets art, for egenkapitalindehaverne eller mere generelt for virksomheden. Gordon Shapiro-vækstmetoden indebærer, at jo højere den vedvarende vækstrate er, jo større er den normaliserede frie pengestrøm, og jo lavere diskonteringssatsen er, desto højere vil terminalværdien være. Kommissionen anvendte en vedvarende vækstrate på 2,0 %, som anført i den anden E.CA-rapport (se tabel 9). Kommissionen anvender samme sats som i den anden E.CA-rapport, da denne sats er en konservativ antagelse, også i lyset af andre interne DB Cargo-dokumenter, der anfører en lavere vækstrate (i denne forbindelse noterer Kommissionen sig værdiforringelsestesten i den mellemlangsigtede plan fra 2015, hvor der anvendes en vedvarende vækstrate på 1,0 %).

(380) Kommissionen vil vurdere, om resultatoverførselsaftalen er i overensstemmelse med markedsvilkårene på forskellige tidspunkter. Tidspunkterne er i) 2012, året for undertegnelsen af resultatoverførselsaftalen, ii) 2016, det år, hvor opsigelsesperioden sluttede, og iii) 2020, efter at der var blevet gennemført andre foranstaltninger for at afhjælpe DB Cargos fortsatte tab, dvs. ved at bestille SWL-undersøgelsen, indføre »Starke Cargo«-programmet og udskifte ledelsesteamet (se betragtning 61 og 66).

([131]) Domstolens dom af 21.3.1990, Belgien mod Kommissionen, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, præmis 29, Domstolens dom af 21.3.1991, Italien mod Kommissionen, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, præmis 18 og 19, og Rettens dom af 30.4.1998, Cityflyer Express mod Kommissionen, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, præmis 51. Se også Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT C 262 af 19.7.2016, s. 1), punkt 74.

(381) Med hensyn til databasen til beregning af nettonutidsværdien baserer Kommissionen sig på de årlige mellemlangsigtede planer, der foreligger på det relevante tidspunkt. I betragtning af mængden og arten af oplysningerne i de mellemlangsigtede planer (se betragtning 55 og 58) finder Kommissionen, at de mellemlangsigtede planer var tilstrækkeligt detaljerede til, at DB AG kunne træffe afgørelser vedrørende resultatoverførselsaftalen. Som det er almindelig praksis for lignende organisationer, blev de mellemlangsigtede planer udarbejdet på forhånd baseret på de data, der var tilgængelige på det relevante tidspunkt, og som stammede fra den interne kilder i DB-koncernen og eksterne pålidelige datakilder (se betragtning 55).

5.1.3.1.1. Underskrivelse af resultatoverførselsaftalen i 2012

(382) På grundlag af den metode, der er beskrevet i betragtning 378 og 379, anslog Kommissionen DB Cargos egenkapitalværdi i nettonutidsværdi til ca. 2 763 mio. EUR baseret på den mellemlangsigtede plan fra 2011 (for årene 2012-2016) og ca. 2 973 mio. EUR baseret på den mellemlangsigtede plan fra 2012 (for årene 2013-2017). Kommissionen bemærker, at hver mellemlangsigtet plan ikke kun omfatter planlægningsperioden (f.eks. 2012-2016 i forbindelse med den mellemlangsigtede plan fra 2011), men også et skøn for det år, hvor planen udarbejdes, og de faktiske resultater for det foregående år (i forbindelse med den mellemlangsigtede plan fra 2011, skøn for 2011 og faktiske resultater for 2010).

(383) Kommissionen bemærker endvidere, at DB Cargo ifølge DB Cargos årsrapport for 2011 havde haft tab i årene forud for undertegnelsen af resultatoverførselsaftalen i 2012 på 148 mio. EUR i 2010 og 100 mio. EUR i 2011, men at DB Cargo havde haft overskud på mere end 500 mio. EUR mellem 2006 og 2008 (se betragtning 117). Desuden blev der ifølge DB Cargos årsrapporter også i årene 2001-2004 opnået og dermed overført overskud ([132]). Som det fremgår af tabel 5 forventedes DB Cargo i begge mellemlangsigtede planer at nå sit præstationsmål (med hensyn til EBIT-margen) i det mindste ved udgangen af planlægningsperioden.

(384) I denne forbindelse kan DB Cargo have haft en berettiget forventning om at skabe overskud, og i betragtning af den positive nettonutidsværdi af afkastene baseret på de mellemlangsigtede planer for den pågældende periode konkluderer Kommissionen, at undertegnelsen af resultatoverførselsaftalen i 2012 ikke gav DB Cargo en økonomisk fordel.

5.1.3.1.2. Perioden indtil udgangen af 2016

(385) Det næste tidspunkt, for hvilket Kommissionen vurderede markedsoverensstemmelsen af tabsdækningen i henhold til resultatoverførselsaftalen, er udløbet af den oprindelige femårige periode. Dette skyldes, at resultatoverførselsaftalen inden for denne indledende periode kun kunne opsiges af vigtige grunde. Udløbet af denne oprindelige periode er det første tidspunkt, hvor en af parterne frit kunne opsige resultatoverførselsaftalen. Kommissionen bemærker, at tab af flertallet af stemmerettighederne i DB Cargo ifølge aftalen er en vigtig grund til opsigelse (se betragtning 48). Dette har ikke været tilfældet, som Tyskland også har beskrevet (se betragtning 50), hvorfor denne vigtige grund ikke blev udløst i den indledende femårsperiode. Desuden bemærker Kommissionen også, at der i henhold til § 297 i AktG foreligger en vigtig grund, navnlig hvis det er usandsynligt, at den anden kontraherende part vil være i stand til at opfylde sine forpligtelser i henhold til kontrakten ([133]). Ifølge resultatoverførselsaftalen skal DB Cargo overføre overskud, og DB ML (og senere DB AG) skal overtage tab. Da tabene blev overført, opfyldte ingen af parterne sine forpligtelser.

(386) Kommissionen noterer sig desuden Tysklands oplysninger om retningslinjerne for selskabsbeskatning. Selv om punkt 6 i punkt R14.5. i retningslinjerne for selskabsbeskatning udelader spørgsmålet om, hvorvidt løbende tab ville være en vigtig grund til at bringe resultatoverførselsaftalen til ophør i den indledende femårsperiode, forstår Kommissionen ud fra punkt 4 i punkt 5 i punkt R14.5., at det forhold, at datterselskabet konsekvent genererer tab, ikke udgør en grund, der ville være en hindring for gennemførelsen af resultatoverførselsaftalen ([134]). Kommissionen forstår derfor, at der heller ikke i denne henseende forelå en væsentlig grund til at bringe aftalen til ophør. Efter Kommissionens opfattelse var der derfor ingen vigtige grunde, der kunne have begrundet en førtidig opsigelse af resultatoverførselsaftalen.

([132]) Kilde: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (tilgået den 15.11.2024).

([133]) Oprindelig formulering: »Ein wichtiger Grund liegt namentlich vor, wenn der andere Vertragsteil voraussichtlich nicht in der Lage sein wird, sein auf Grund des Vertrags bestehenden Verpflichtungen zu erfüllen«.

([134]) Oprindelig formulering: »Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B. […] die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet«.

(387) Selv om det ville have været muligt for en af parterne at opsige aftalen af vigtige grunde, er det desuden tvivlsomt, om en markedsøkonomisk investor ville have opsagt resultatoverførselsaftalen inden for dens oprindelige løbetid. Ud over risikoen for, at en sådan opsigelse ville være ulovlig, ville opsigelsen af resultatoverførselsaftalen have betydet, at det kontrollerende moderselskab ville have givet afkald på visse fordele ved resultatoverførselsaftalen, dvs. skattefordelene fra den skattemæssige enhed og den direkte kontrol over datterselskabets ledelse, mod usikre fordele ved at undgå overførsel af potentielle tab i fremtiden. Det er tvivlsomt, om et moderselskab ville have gjort det kort efter underskrivelsen af resultatoverførselsaftalen. Dette gælder så meget desto mere, som alle mellemlangsigtede planer og dermed grundlaget for de strategiske beslutninger i den indledende periode viste en positiv værdi for DB Cargo (se betragtning 391).

(388) På grundlag af den metode, der er beskrevet i betragtning 378 og 379, anslog Kommissionen DB Cargos egenkapitalværdi i nettonutidsværdi til ca. 1 000 mio. EUR baseret på den mellemlangsigtede plan fra 2015 (for årene 2016-2020) og ca. 2 185 mio. EUR baseret på den mellemlangsigtede plan fra 2016 (for årene 2017-2021).

(389) Som det var tilfældet med de mellemlangsigtede planer for 2011 og 2012, forventedes DB Cargo også som minimum at opfylde målet for EBIT-margenen i planperiodens sidste år. Desuden forventedes afkastet af den investerede kapital med det forbehold, at afkastet af den investerede kapital i den mellemlangsigtede plan fra 2016 kun er fastsat for DB Cargo-koncernen, ikke at ligge væsentligt under målet for afkastet af den investerede kapital med en positiv udvikling i planlægningsperioden.

(390) Kommissionen bemærker, at DB Cargo — som det fremgår af tabel 4 — klarede sig dårligt i den oprindelige femårsperiode i forhold til den tidligere prognose, da DB Cargo udelukkende genererede tab, men der er ingen dokumentation for, at de underliggende antagelser i de mellemlangsigtede planer for 2015 eller 2016 var åbenbart forkerte. Desuden blev der med den mellemlangsigtede plan fra 2015 indført foranstaltninger til reform af DB Cargo inden for rammerne af »Zukunft Bahn«-programmet.

(391) Selv om Kommissionen vurderer markedsoverensstemmelsen på strategiske tidspunkter, dvs. i) undertegnelsen af resultatoverførselsaftalen, ii) udløbet af den oprindelige femårsperiode for resultatoverførselsaftalen og iii) efter SWL-undersøgelsen, udskiftningen af DB Cargos ledelse og indførelsen af »Starke Cargo«-programmet, har Kommissionen også anslået DB Cargos egenkapitalværdi på grundlag af de mellemlangsigtede planer for andre år. I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at nettonutidsværdien på grundlag af de mellemlangsigtede planer for 2013 og 2014 ville have været på henholdsvis 2 075 mio. EUR og 5 555 mio. EUR.

(392) Kommissionen konkluderer derfor, at dækningen af tabene i henhold til resultatoverførselsaftalen med virkning fra udgangen af 2016, dvs. ved udløbet af den oprindelige periode, ikke gav DB Cargo en økonomisk fordel.

5.1.3.1.3. Perioden fra 2020

(393) Endelig vurderede Kommissionen, om DB AG handlede, som en markedsøkonomisk investor ville have gjort, ved at dække tabene efter allerede at have gennemført andre foranstaltninger for at afhjælpe DB Cargos fortsatte tab, dvs. ved at bestille SWL-undersøgelsen, indføre »Starke Cargo«-programmet og erstatte ledelsesteamet (se betragtning 61 og 66). Kommissionen vurderede derfor markedsoverensstemmelsen på grundlag af den mellemlangsigtede plan fra 2020.

(394) Kommissionen vurderede DB Cargos egenkapitalværdi i henhold til den metode, der er beskrevet i betragtning 378 og 379, og på grundlag af oplysningerne i de mellemlangsigtede planer for 2020 og 2021. I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at nettonutidsværdien af DB Cargos egenkapitalværdi, der stammer fra den mellemlangsigtede plan fra 2020, og som er beregnet i henhold til den metode, som Kommissionen har anvendt, er negativ, nemlig ca. – 441 mio. EUR. Dette er imidlertid uden medregning af den potentielle skattefordel (se betragtning 43). Ved at anvende en konservativ tilgang til estimering af skatteskjoldet med en skattesats på 30,5 % ([135]), som angivet i DB-koncernens årsrapporter for 2020 og 2021 ([136]), anslog Kommissionen DB Cargos egenkapitalværdi i nettonutidsværdi til ca. – 259 mio. EUR på grundlag af den mellemlangsigtede plan fra 2020 (der dækker årene 2021-2025) ([137]). Det betyder, at en investor ville lide tab på en investering i virksomheden på grundlag af de forretningsprognoser, der indgår i de mellemlangsigtede planer. Kommissionen bemærker i denne forbindelse, at covid-19-pandemien yderligere øgede størrelsen af DB Cargos tab. Skaderne som følge af covid-19-pandemien er imidlertid ikke den eneste kilde til tabene, og Kommissionen forstår, at den mellemlangsigtede plan fra 2020 allerede indeholder modforanstaltninger, der vil kompensere for ca. to tredjedele af skaderne.

(395) Kommissionen minder om, at DB AG som beskrevet i betragtning 66 nedsatte en ny ledelse i DB Cargo i 2020 som følge af de stigende tab (se tabel 4) og indførte et program for genoprettelse af selskabets rentabilitet, som allerede var medtaget i den mellemlangsigtede plan fra 2019 (»Starke Schiene« og for DB Cargo: »Starke Cargo«). Det betyder, at aktionæren i DB Cargo allerede havde taget forskellige skridt (og ikke for første gang, da andre programmer tidligere var blevet lanceret, f.eks. »Zukunft Bahn«) for at genoprette DB Cargo, om end uden held. Moderselskabet kunne således have forventet en forbedring af DB Cargos økonomiske situation eller, henset til de negative virkninger af covid-19-pandemien, i det mindste ikke en klar forværring af status quo. På trods af alle tidligere foranstaltninger forværredes DB Cargos værdi imidlertid og blev negativ i den mellemlangsigtede plan fra 2020. Det fremgår også klart af den mellemlangsigtede plan fra 2020, at »Starke Cargo«-programmet, som var en strategi baseret på mængdevækst, ikke længere var opnåeligt, da de mængder, der var forudset i den mellemlangsigtede plan fra 2020, for hele planlægningsperioden forblev under de mængder, der var forudset i den mellemlangsigtede plan fra 2019, som indførte »Starke Cargo«-programmet.

(396) Kommissionen bemærker, at DB Cargos mellemlangsigtede planer, der er udarbejdet siden 2015, omfatter identifikation af yderligere risici og muligheder med en sandsynlighed for, at de materialisere sig, der ligger over 40 %. Disse indgår ikke i referencescenariet, men identificeres ikke desto mindre på grund af sandsynligheden for, at de forekommer. Den mellemlangsigtede plan fra 2020 indeholdt ikke sådanne yderligere muligheder. Den identificerede imidlertid yderligere risici (se betragtning 58). Disse risici var af væsentlig karakter, da de ville have medført en akkumuleret negativ indvirkning på DB Cargo-koncernens EBIT for planlægningsperioden på — 417 mio. EUR (se Figur 3), hvilket betyder, at det forventede negative EBIT for perioden ville stige med ca. 65 %, hvis disse identificerede risici blev til virkelighed. Det betyder, at det var rimeligt at antage, at eventuelle afvigelser fra planen ville være negative og ikke positive. Der var derfor risiko for, at DB Cargo igen ville under præstere, selv om det allerede forventes at generere et negativt afkast til aktionæren. En omhyggelig aktionær ville også tage hensyn til denne risiko for underpræstation.

(397) Desuden blev der i 2019 bestilt en undersøgelse for at finde løsninger, der kunne afhjælpe svaghederne i segmentet for enkeltvognstrafik, som ikke kun var strukturelt tabsgivende, men faktisk var den største bidragyder til DB Cargos årlige tab (se tabel 6), (se betragtning 61). Undersøgelsen var dateret oktober 2019 og blev ændret i begrænset omfang i januar 2020. Den var derfor tilgængelig som grundlag for de beslutninger, der skulle træffes for segmentet for enkeltvognstrafik. Med hensyn til resultaterne af SWL-undersøgelsen bemærker Kommissionen, at fire

([135]) Kommissionen anvender DB-koncernens WACC før skat, som fastsat i årsrapporterne for året for den mellemlangsigtede plan, til at diskontere skattefordelen. Dette er en konservativ antagelse, da DB-koncernens egenkapitalomkostninger er lavere end egenkapitalomkostningerne i dens forretningssegment godstransport og logistik.

([136]) I denne forbindelse minder Kommissionen om, at den anden E.CA-rapport anvender en skattesats på 15 % for underskud, da den antager, at 50 % kan indregnes som underskudsfremførsel med en skattesats på 30 % og 12 % for positive resultater som følge af underskudsfremførslen (se betragtning 126).

([137]) Kommissionen bemærker også, at den negative nettonutidsværdi ikke er begrænset til den mellemlangsigtede plan fra 2020, men at nettonutidsværdien på grundlag af den mellemlangsigtede plan fra 2021 (der dækker årene 2022-2026) også vil være negativ med ca. – 166 mio. EUR.

af de seks kriterier, der blev anvendt til at vurdere de potentielle strategiske muligheder, vedrørte offentlige politiske kriterier ([138]). Kommissionen mener ikke, at en privat aktionær ville have taget hensyn til hverken fordelene for den nationale økonomi eller de økologiske fordele som afgørende kriterier for sin analyse. Tilsvarende er det særlige ansvar for at fastholde DB Cargos personale som et statsejet selskab ikke en betragtning, der ville være relevant for en privat aktionær. Desuden synes den indvirkning, som den valgte løsningsmodel ville have på det indenlandske og europæiske jernbanesystem, også at være mere relevant for staten, da den vedrører infrastrukturen, men også fordelingen på transportformer (f.eks. vurderes det positivt, at der sker en trafikflytning til jernbanetransport). Når det er sagt, synes den også at omfatte visse aspekter, der er vigtige for en privat aktionær, f.eks. indvirkningen på andre segmenter, dvs. bloktog og kombineret transport. Kun to kriterier, nemlig den strategiske positionering af DB Cargo og DB Cargos økonomi, ville have været kriterier, som en privat investor havde taget hensyn til (se betragtning 64). Det vigtigste af disse to kriterier er indvirkningen på DB Cargos økonomi, da dette i sidste ende er grundlaget for værdiskabelsen for aktionæren. Som det fremgår af figur 4, ville en nedskæring af forretningssegmentet for enkeltvognstrafik have været den mulighed, der havde den mest positive indvirkning på DB Cargos økonomi.

(398) Der blev dog valgt en anden strategi. Det var en strategi, der, selv om den allerede omfattede indtægter fra statsstøtte til segmentet for enkeltvognstrafik (se betragtning 68), stadig ville resultere i, at dette segment fortsat var tabsgivende på operativt niveau (dvs. EBIT), som det fremgår af figur 5 (i den mellemlangsigtede plan fra 2021 blev tallet revideret, således at segmentet for enkeltvognstrafik ville begynde at generere et positivt EBIT i 2026, men stadig baseret på betydelig og løbende finansiel statsstøtte, se figur 7).

(399) Kommissionen forstår, at det hævdes, at dette valg delvist var baseret på ikke at afbryde netforbindelser (se betragtning 66) for at undgå at forårsage negative netkonsekvenser (og dermed øgede omkostninger), hvilket synes at være et legitimt problem. Kommissionen bemærker også, at den nuværende omstruktureringsplan, dog efter begivenhederne i 2021, netop omfatter ændringer af produktionssystemet, der efter behov opløser de indbyrdes forbindelser mellem forretningssegmenter (se betragtning 262), hvilket kan give anledning til tvivl om, hvorvidt det er rimeligt ikke at vælge fokusscenariet tidligere.

(400) Desuden synes planen ikke kun at omfatte støtte, der stammer fra ordningen vedrørende »Anlagenpreisförderung« (støtte til oprangering af tog), men yderligere støtte til enkeltvognstrafikvirksomheden, da beløbet på 246 mio. EUR i Figur 6 overstiger det samlede budget for denne ordning på 200 mio. EUR (se betragtning 67). Supplerende støtte blev først ydet i 2024 (se fodnote 74), og det er derfor yderst tvivlsomt, om det er rimeligt at medtage sådanne indtægtskilder i planlægningen.

(401) Kommissionen har også vurderet nettonutidsværdien på grundlag af de mellemlangsigtede planer mellem udløbet af den oprindelige periode for resultatoverførselsaftalen og 2020, dvs. de mellemlangsigtede planer for 2017-2019. Kommissionen bemærker, at nettonutidsværdien af DB Cargos egenkapital baseret på de mellemlangsigtede planer for 2017 og 2018 ville have været positiv og ligget på ca. 1 888 mio. EUR i 2017 og ca. 1 883 mio. EUR i 2018. Nettonutidsværdien baseret på den mellemlangsigtede plan fra 2019 er imidlertid ikke entydig. På grundlag af den metode, der er beskrevet i betragtning 378 og 379, ville nettonutidsværdien have været negativ og ligget på ca. – 108 mio. EUR. Som beskrevet i betragtning 407 ville DB Cargos egenkapital som nettonutidsværdi imidlertid have været en let positiv og ligget på ca. 34 mio. EUR på grundlag af en lidt anden metode. Vurderingen på grundlag af den mellemlangsigtede plan fra 2019 er derfor ikke overbevisende, hvilket betyder, at Kommissionen ikke kan bekræfte, at en rationel privat aktionær allerede i lyset af denne mellemlangsigtede plan ville have bragt resultatoverførselsaftalen til ophør. Denne mellemlangsigtede plan viser imidlertid allerede en negativ tendens.

(402) På grundlag af ovennævnte grunde og på baggrund af DB Cargos stadigt stigende tab og det forhold, at der allerede var indført andre foranstaltninger, f.eks. en ændring i ledelsen og i forretningsstrategien, ville en forsigtig markedsøkonomisk investor have opsagt resultatoverførselsaftalen for at bringe de negative virkninger af de overførte tab for moderselskabet til ophør og også som et middel til yderligere at tilskynde selskabet til at søge efter forskellige finansieringskilder ([139]).

([138]) Nemlig kriterierne 1, 2, 5 og 6, dvs.: 1) fordele for den nationale økonomi (indvirkning på Tyskland som industrilokation), 2) økologiske fordele (indvirkning på bæredygtigheden af godstransporten i Tyskland), 5) indvirkning på DB Cargos personale under hensyntagen til det »særlige ansvar« for det statsejede selskabs ansatte og 6) indvirkning på det nationale og europæiske jernbanesystem.

([139]) Selv om Tyskland har gjort gældende, at kontrolelementet i resultatoverførselsaftalen har en disciplinerende virkning (se betragtning 113), tvivler Kommissionen på effektiviteten af disse elementer i betragtning af DB Cargos fortsatte manglende opfyldelse af præstationsmålene og dets fortsatte årlige tab (se tabel 4).

(403) I betragtning af opsigelsesfristen på tre måneder inden udgangen af regnskabsåret (se betragtning 51) og tidsplanen for udarbejdelsen af de mellemlangsigtede planer og forelæggelsen for DB Cargos tilsynsråd og for DB AG (se betragtning 54) ville en afgørelse om opsigelse af resultatoverførselsaftalen tidligst efter udarbejdelsen af den mellemlangsigtede plan fra 2020 derfor have været effektiv ved udgangen af 2021, og DB Cargos tab i 2022 ville ikke længere automatisk være blevet dækket.

(404) Med hensyn til den første E.CA-rapport og den anden E.CA-rapport bemærker Kommissionen, at kun den anden E.CA-rapport indeholder en kvantificering af rentabiliteten (udtrykt i nettonutidsværdi) for DB Cargos aktionær. Desuden blev rapporterne bestilt, efter at tabene er blevet dækket, således at der er tale om beviser, der er fremlagt, efter at aktionæren har truffet beslutningen om at dække de pågældende tab.

(405) Kommissionen bemærker, at der i den anden E.CA-rapport anvendes en lidt anden metode til at beregne DB Cargos nettonutidsværdi, idet den anvender frit cash flow til virksomheden (»free cash flow to the firm« (FCFF)) til DB AG i dette tilfælde. Da E.CA-rapporten ikke omfattede perioden 2019 eller derefter i sin kvantitative vurdering, beregnede Kommissionen nettonutidsværdien også på grundlag af FCFF ved hjælp af de samme antagelser vedrørende skattefordelene og diskonteringssatsen (WACC efter skat for forretningssegmentet godstransport og logistik) som i E.CA-rapporten. (se betragtning 126 og 127).

(406) Som det er sædvane ved fastsættelsen af egenkapitalværdien, når FCFF anvendes som grundlag for nettonutidsværdien, beregnede Kommissionen forskellen mellem virksomhedens terminalværdi og nettogælden som terminalværdien af DB Cargos egenkapital. ([140])

(407) Baseret på den metode, der er beskrevet i betragtning 405 og 406, ville DB Cargos egenkapitalværdi som nettonutidsværdi have været på ca. 34 mio. EUR i 2019, ca. – 1 852 mio. EUR i 2020 og ca. –1 445 mio. EUR i 2021. Selv hvis man tager positivt hensyn til undgåelsen af exitomkostninger på ca. 1,5 mia. EUR for segmentet for enkeltvognstrafik som anslået i den anden E.CA-rapport, vil værdien af DB Cargos egenkapital stadig være negativ. Anvendelsen af denne anderledes metode rejser derfor ikke tvivl om konklusionerne om, at en forsigtig markedsøkonomisk investor ville have opsagt resultatoverførselsaftalen med virkning fra udgangen af 2021.

(408) Med hensyn til Tysklands argument om, at en eksisterende aktionær handler anderledes end en ny investor (se betragtning 116), er Kommissionen overordnet set enig i, at det er tilfældet. Kommissionen tager også hensyn til ovennævnte holdning, eftersom DB Cargo ikke havde overført overskud til DB AG siden 2008 og kun havde genereret tab, der skulle dækkes af moderselskabet (se tabel 4). Kommissionen er også enig i, at en eksisterende aktionær ville have taget DB Cargos vedvarende manglende opfyldelse af sine præstationsmål i betragtning i sin beslutningsproces. Kommissionen bemærker, at DB AG i denne forbindelse har gjort en indsats, som en eksisterende aktionær har mulighed for at gøre, dvs. indført omstruktureringsprogrammer eller udskiftet ledelsen i DB Cargo, for at gøre DB Cargo rentabel igen. Det er rimeligt at antage, at en eksisterende aktionær, også i betragtning af fordelene ved skattemæssig enhed, også ville have gjort en sådan indsats. Den ville imidlertid ikke have gjort det på ubestemt tid, navnlig når indsatsen ikke gav positive resultater. I denne forbindelse minder Kommissionen om, at DB Cargos egenkapitalværdi allerede på grundlag af den mellemlangsigtede plan fra 2019 ville have været omkring nul og ville være blevet yderligere forværret på trods af alle tidligere tiltag mod den negative værdi i den mellemlangsigtede plan fra 2020. Det betyder, at ingen tidligere foranstaltninger, allerede fra 2015 og fremefter med »Zukunft Bahn«-programmet, var lykkedes. Det er derfor rimeligt at antage, at en rationel privat aktionær ville have bragt resultatoverførselsaftalen til ophør, når værdien af dens investering, selv under planmæssige antagelser og uden hensyntagen til de faktiske historiske resultater, ville blive klart negativ.

(409) Med hensyn til Tysklands argument om, at Kommissionen i en anden sag accepterede, at kompensation for flerårige tab ikke gav en økonomisk fordel (se betragtning 115), minder Kommissionen desuden om, at dens vurdering udelukkende skal baseres på de faktiske omstændigheder i den konkrete sag. Argumentet er således irrelevant. Når dette er sagt, vedrørte den sag, som Tyskland har henvist til, lufthavnene i Berlin Schönefeld, Tegel og Tempelhof. I denne sag bemærkede Kommissionen i betragtning 179 i sin afgørelse, hvori den fastslog, at foranstaltningerne ikke

([140]) Kommissionen bemærker, at E.CA ikke beregnede forskellen mellem virksomhedens terminalværdi og nettogælden, men udelukkende beregnede DB Cargos virksomhedsværdi og ikke dens egenkapitalværdi.

udgør støtte, at »FBS kunne forvente, at disse langsigtede fordele — den vellykkede åbning og den rentable drift af en storlufthavn for byområdet Berlin (samt de forventede overskud fra driften af Schönefeld efter nogle års praktisk anvendelse af LCC-strategien) — vil overstige de tab, der er akkumuleret i Schönefeld lufthavn inden åbningen af BER«. I denne forbindelse kan situationen for DB Cargo, som ikke forventede en væsentlig langsigtet ændring som f.eks. åbningen af Berlin-Brandenburg (BER) lufthavn, ikke på nogen måde sammenlignes med situationen i den sag, som Tyskland nævner.

(410) Kommissionen konkluderer derfor, at en markedsøkonomisk investor efter den mellemlangsigtede plan fra 2020 ville have opsagt resultatoverførselsaftalen med virkning fra udgangen af 2021. Det betyder, at DB Cargo, som sammen med sine datterselskaber, hvis tab eller overskud DB Cargo konsoliderer i sine selskabsregnskaber, opnår en økonomisk fordel som følge af den automatiske tabsdækning for 2022 og fremefter.

(411) Som Domstolen har fastslået, giver identificeringen af en økonomisk fordel i forbindelse med individuel støtte i princippet anledning til en formodning om, at den er selektiv ([141]). Dette gælder, uanset om der findes operatører på de relevante markeder, som befinder sig i en sammenlignelig faktisk og retlig situation. Da denne fordel kun indrømmes DB Cargo som den eneste begunstigede, er den økonomiske fordel selektiv.

5.1.3.2. BEV's delvise dækning af aflønningen af tjenestemænd ansat af DB Cargo (»foranstaltning 4«)

(412) Artikel 107, stk. 1, i TEUF omfatter foranstaltninger, der under forskellige former letter de byrder, som normalt belaster en virksomhed, og som derfor ikke er tilskud i ordets egentlige forstand, men af tilsvarende art og med tilsvarende virkning ([142]). Artikel 107, stk. 1, i TEUF, sondrer ikke ud fra grundene til eller formålet med de statslige indgreb, men definerer disse i kraft af deres virkninger ([143]).

(413) Kommissionen bemærker, at foranstaltning 4 resulterer i et system, hvor alle jernbanetjenestemænd, der tidligere var ansat ved de tyske offentlige jernbaner, er blevet overført til en bestemt statslig enhed som følge af en fusion mellem Deutsche Bundesbahn og Deutsche Reichsbahn — BEV — som er ansvarlig for udbetaling af lønninger og andre ydelser direkte til de relevante tjenestemænd. BEV forvalter også jernbanetjenestemændenes sygesikringsordning og pensionerne til det pensionerede personale. Dette system blev indført, da DB AG blev oprettet som et nyt privatretligt jernbaneselskab på forbundsplan i 1994, dvs. 13 år før den fuldstændige liberalisering af markedet for jernbanegodstransport i 2007, og det er ikke blevet ændret væsentligt siden da (betragtning 77) ([144]).

(414) I henhold til bestemmelserne i artikel 143a i den tyske forbundsforfatning og §§ 12, 21 og 23 i DBGrG bliver de jernbanetjenestemænd, der formelt er ansat af BEV, placeret i DB AG mod betaling, hvis størrelse beregnes individuelt og konkret for hver placeret arbejdstager og årligt betales af DB AG til BEV. DB AG fordeler de jernbanetjenestemænd, der er placeret i selskabet, til sine datterselskaber, herunder DB Cargo. DB Cargo betaler personaleomkostningerne i forbindelse med jernbanetjenestemændene tilbage til DB AG, som overfører denne betaling til BEV.

(415) Desuden viser den dokumentation, som Tyskland har fremlagt, at BEV også har placeret jernbanetjenestemænd i andre virksomheder, som er konkurrenter til DB AG. Disse begrænsede placeringer er frivillige i den forstand, at de ikke er baseret på bestemmelserne i DBGrG, men udelukkende på bestemmelserne i § 29 i BBG, som kræver samtykke fra den relevante tjenestemand (se betragtning 77).

([141]) Se Domstolens dom af 4.6.2015, Kommissionen mod MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, præmis 60.
([142]) Domstolens dom af 15.3.1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, præmis 13, og af 11.7.1996, SFEI m.fl., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, præmis 58.
([143]) Domstolens dom af 26.10.2016, Orange mod Kommissionen, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, præmis 38.
([144]) For begrænsede ændringer af § 21 i DBGrG henvises til fodnote 48.

(416) På grundlag af § 21, stk. 1, og § 23 i DBGrG skal DB AG's betalinger til BEV for hver enkelt ansat jernbanetjenestemand beregnes efter »als-ob-Kosten«-princippet, hvilket betyder, at beløbet er baseret på personaleomkostningerne for DB AG's sammenlignelige arbejdstagere, der er rekrutteret på arbejdsmarkedet, *som om* de placerede tjenestemænd, var blevet nyansat af DB AG. Disse betalinger omfatter alle elementer af aflønningen af en arbejdstager, der er ansat i henhold til en relevant kollektiv overenskomst, dvs. grundløn og relevante tillæg samt arbejdsgivernes bidrag til obligatoriske sociale sikringsordninger. Disse bidrag vedrører bl.a. pensionsordninger, sygeforsikring, ulykkes- og arbejdsløshedsforsikring, langtidsplejeafgift, barselsfond og insolvensfond. Som følge af anvendelsen af princippet lægges flere gebyrer og bidrag, der blev indført efter oprettelsen af DB AG, og som er en del af kontraktansattes personaleomkostninger, også til de omkostninger, som DB AG godtgør BEV. På den anden side dækkes omkostninger som følge af strukturelle lønforskelle og de særlige forhold, der gør sig gældende inden for offentlig tjeneste i forhold til privat arbejdsret, af BEV. Endelig omfatter betalingerne til BEV også omkostninger i forbindelse med forvaltning af menneskelige ressourcer (betragtning 79).

(417) De regler, der er beskrevet i betragtning 416, finder også anvendelse på DB Cargo, som godtgør DB AG personaleomkostningerne for de jernbanetjenestemænd, det har fået tildelt. Tyskland fremlagde dokumentation for gennemførelsen af »als-ob-Kosten«-princippet i praksis inden for DB Cargo i form af tabeller, der sammenligner personaleudgifter for individuelle kontraktansatte, der er ansat direkte på arbejdsmarkedet, med personaleudgifter for tjenestemænd, der er placeret fra BEV i lignende arbejdssituationer (tilsvarende alder, funktioner, kvalifikationer og løngruppe). Den fremlagte dokumentation viser, at personaleomkostningerne for de relevante kontraktansatte og de personaleomkostninger, som DB Cargo — via DB AG — skal betale til BEV til gengæld for de placerede tjenestemænd, beregnes efter samme metode, omfatter de samme elementer, navnlig den samme arbejdsgiverandel af de obligatoriske socialsikringsbidrag, og er in fine af et tilsvarende beløb. Som følge af gennemførelsen af »als-ob-Kosten«-princippet kan det konkluderes, at de personaleomkostninger, som DB Cargo skal godtgøre BEV for de placerede jernbanetjenestemænd, afspejler markedsprisen for personale med relevante kvalifikationer.

(418) Tyskland har desuden påvist, at BEV har placeret jernbanetjenestemænd i andre statslige organer og, vigtigst af alt, hos DB AG's konkurrenter. I sådanne tilfælde har BEV på samme måde som for DB AG og DB Cargo dækket den del af personaleomkostningerne, der er specifikke for de pågældende tjenestemænds vedtægtsmæssige ordning, på grundlag af individuelt indgåede aftaler, der afspejler »als-ob-Kosten«-princippet som fastsat i § 21, stk. 1, i DBGrG ([145]). Følgelig belaster disse specifikke personaleomkostninger ikke den pågældende virksomheds budgetter. Selv om denne praksis er begrænset, viser den, at placeringen af jernbanetjenestemænd, der er ansat af BEV — hvad enten det er i DB AG eller til hos konkurrenter — principielt sker til markedspris.

(419) I modsætning til klagerens påstande adskiller foranstaltning 4 sig desuden væsentligt fra den foranstaltning, som Kommissionen vurderede i afgørelse 2012/540/EU af 20. december 2011 om statsstøtte C 25/08 (ex NN 23/08) — reform af finansieringen af pensioner til tjenestemandsansatte i France Télécom indført af Den Franske Republik til fordel for France Télécom ([146]) (»Orange-afgørelsen«), som blev stadfæstet af Unionens retsinstanser ([147]). For det første var den foranstaltning, der blev undersøgt i denne afgørelse, en lov, der kun fandt anvendelse på France Télécom (som Orange er indtrådt i), der som tidligere generaldirektorat under ministeriet for postvæsen og telekommunikation var den eneste arbejdsgiver for tjenestemænd i dette ministerium, for hvilket den franske stat sammen med La Poste var forpligtet til at sikre udbetaling af pensioner ([148]). Foranstaltningen bestod i en ændring af ad hoc France Télécom-loven af 1990 ([149]), der bl.a. indeholdt en forpligtelse for France Télécom til at tilbagebetale pensionerne til staten for de tjenestemænd, der var ansat af France Télécom. Den ændring, der blev indført i 1996, fritog France Télécom for pensionsforpligtelserne som følge af den anslåede pensionsbyrde, frigjorde også de regnskabsmæssige hensættelser, der var nødvendige for at opfylde forpligtelserne, og reducerede kompensationsbeløbet betydeligt, hvilket gav France Télécom en gunstigere stilling end den, der fulgte af 1990-loven. For det andet bemærkede Kommissionen, at den foranstaltning, der blev undersøgt i Orange-afgørelsen, ikke sikrede, at de

([145]) Tysklands skrivelse af 21.4.2022 og 27.9.2024.
([146]) EUT L 279 af 21.8.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Rettens dom af 26.2.2015, Orange mod Kommissionen, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117, og Domstolens dom af 26.10.2016, Orange mod Kommissionen, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Se betragtning 98 og 138 til Orange-afgørelsen.
([149]) Lov nr. 90-568 af 2.7.1990.

sociale bidrag, som France Télécom betalte, svarede til konkurrenternes. Navnlig blev France Télécoms bidrag beregnet på grundlag af en sats, der kun omfattede de bidrag, der svarede til de fælles risici for ansatte, der var omfattet af den fælles privatretlige arbejdsret, og tjenestemænd, og dermed udelukkede de bidrag, der svarede til risici, som ikke er fælles, som konkurrenterne — eller France Télécom for ikke-tjenestemænd — skulle bidrage til, f.eks. arbejdsløshed eller manglende lønudbetaling i tilfælde af arbejdsgiverens insolvens.

(420) Foranstaltning 4 er derimod en del af en ordning, hvor de statslige jernbanetjenestemænd fra begyndelsen af den føderale jernbaneomstillingsproces har været ansat af en særskilt statslig enhed, der har fungeret som et agentur, der har udlejet dem på samme vilkår til DB AG (og i sidste ende til dets datterselskaber) og til andre virksomheder. Denne ordning har været gældende for DB AG siden dets oprettelse i 1994 og er aldrig blevet ændret på en måde, der ville forbedre situationen for DB AG eller dets datterselskaber ([150]). Desuden beregnes den løn, der skal betales som modydelse for de medarbejdere, som BEV stiller til rådighed for både DB AG og konkurrenterne, individuelt og konkret for hver enkelt medarbejder og afspejler markedsomkostningerne for tilsvarende kvalificeret personale, da den omfatter alle de omkostningselementer, som en arbejdsgiver betaler for sådanne medarbejdere, der ansættes på markedet. Vigtigst er det, at den løn, der skal betales til BEV, omfatter bidrag til de sociale sikringsordninger, der dækker alle de risici, som ansatte i den private sektor pådrager sig (se betragtning 416).

(421) Det kan konkluderes, at foranstaltning 4 ikke kan anses for at medføre en selektiv fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF for DB AG eller virksomheder, der tilhører DB-koncernen, f.eks. DB Cargo.

(422) Da tilstedeværelsen af en fordel — en af de kumulative betingelser for forekomst af statsstøtte — ikke kan påvises, konstaterer Kommissionen, at foranstaltning 4 ikke indeholder statsstøtte.

5.1.4. *Fordrejning af konkurrencen og påvirkning af samhandelen*

(423) Det antages generelt, at der er tale om fordrejning af konkurrencevilkårene som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, så snart staten tildeler en økonomisk fordel til en virksomhed i en liberaliseret sektor, hvor der er eller kunne være konkurrence ([151]). DB Cargo leverer jernbanegodstjenester i Tyskland og i andre medlemsstater, hvor andre virksomheder leverer sådanne tjenester i konkurrence med DB Cargo, navnlig efter liberaliseringen af jernbanegodstransporten i det indre marked (se fodnote 39). Det følger heraf, at foranstaltning 1, for så vidt som den anses for at give DB Cargo en selektiv fordel, kan fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

5.1.5. *Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte*

(424) I lyset af overvejelserne i afsnit 5.15.1 konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 1 udgør statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF for perioden fra den 1. januar 2022. Derimod udgør foranstaltning 2, 3 og 4 samt foranstaltning 1 for perioden indtil udgangen af 2021 ikke statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

5.2. **Ny støtte**

(425) Uanset Tysklands argumenter vedrørende kvalificeringen af de fire undersøgte foranstaltninger som eksisterende støtte skal Kommissionen på eget initiativ fuldt ud undersøge, om den foranstaltning, som den kvalificerede som statsstøtte, dvs. resultatoverførselsaftalen, er en ny eller eksisterende støtte.

(426) I henhold til procedureforordningens artikel 1, litra c), forstås ved ny støtte enhver støtte, der ikke er eksisterende støtte, herunder ændringer i eksisterende støtte.

([150]) Se fodnote 48.

([151]) Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, punkt 187 og den deri nævnte retspraksis.

(427) Den undersøgte resultatoverførselsaftale blev indgået for en indledende periode på fem år, hvorefter den automatisk blev forlænget ved udgangen af hvert regnskabsår med yderligere et år (se betragtning 51). Analysen af, om resultatoverførselsaftalen er i overensstemmelse med markedsvilkårene, viste, at resultatoverførselsaftalen først gav DB Cargo en selektiv fordel fra 2022 (se betragtning 393-411), og at resultatoverførselsaftalen først fra dette tidspunkt kan betragtes som en statsstøtteforanstaltning i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

(428) I overensstemmelse med fast retspraksis skaber forlængelsen af varigheden af eksisterende støtte en ny støtte, som adskiller sig fra den støtte, der blev forlænget ([152]), navnlig når denne forlængelse ledsages af en budgetforhøjelse til støtte for den ([153]). Med hensyn til Tysklands argument om, at resultatoverførselsaftalen fra 2012 blot var en forlængelse af tidligere resultatoverførselsaftaler, der har været gældende siden 1999, bemærker Kommissionen derfor, at resultatoverførselsaftalen er en retsakt, der klart adskiller sig fra alle tidligere lignende aftaler, der er indgået mellem DB Cargo og dets moderselskab. Den finder anvendelse i en ny periode og indebærer nye ressourcer i forhold til dem, der blev mobiliseret under en tidligere aftale. Det samme gælder for de årlige stiltiende forlængelser af resultatoverførselsaftalen efter udløbet af dens oprindelige løbetid. Kommissionen bemærker endvidere, at parterne i denne aftale også ændrede sig i 2016 som følge af fusionen mellem DB AG og AB ML (betragtning 14, 45 og 46), hvilket også ændrer håndhævelsen og balancen mellem parternes interesser i forhold til tidligere aftaler. Som følge heraf medfører eksistensen af tidligere resultatoverførselsaftaler, der dækker forskellige perioder, ikke, at den pågældende resultatoverførselsaftale (herunder stiltiende forlængelser heraf) kan betragtes som eksisterende støtte.

(429) Det skal desuden bemærkes, at procedureforordningens artikel 1, litra b), nr. v), ikke finder anvendelse på resultatoverførselsaftalen. Denne bestemmelse finder nemlig anvendelse på foranstaltninger, der ikke udgjorde støtte, da de blev gennemført, og som efterfølgende blev en støtte som følge af udviklingen på det indre marked, uden at medlemsstaten havde foretaget nogen ændringer. Derimod gav videreførelsen af resultatoverførselsaftalen anledning til statsstøtte, ikke på grund af udviklingen på det indre marked, men på grund af DB Cargos iboende vanskeligheder, hvilket førte til tab, der bevirkede, at videreførelsen af aftalen ikke længere kunne anses for at være i overensstemmelse med markedsvilkårene (se betragtning 393-411).

5.3. **Støttens lovlighed**

(430) I overensstemmelse med artikel 108, stk. 3, i TEUF skal alle påtænkte nye støtteforanstaltninger anmeldes til Kommissionen, og de må ikke gennemføres, før Kommissionen har givet tilladelse hertil. Den undersøgte støtte blev gennemført ved, at DB Cargo fik en eksigibel ret til at få overført sit faktiske overskud eller tab fra 2022 til DB AG, inden den blev godkendt af Kommissionen. De tyske myndigheder har derfor tilsidesat deres forpligtelser i henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF. Foranstaltning 1 udgør derfor ulovlig støtte, for så vidt som den kan betragtes som statsstøtte fra 2022.

5.4. **Støttens forenelighed med det indre marked**

(431) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner betragtes som forenelig med det indre marked, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(432) For at kunne betragtes som forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, skal statsstøtte således opfylde to betingelser: i) den skal have til formål at fremme udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, og ii) den må ikke ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(433) De to betingelser berører ikke det forhold, at afgørelser, der vedtages af Kommissionen på dette grundlag, skal sikre overholdelse af EU-retten ([154]).

([152]) Se dom af 26.10.2016, DEI og Kommissionen mod Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, præmis 50 og den deri nævnte retspraksis), og dom af 15.12.2022, Veejaam and Espo, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, præmis 44 og 47.

([153]) Dom af 20.5.2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, præmis 44-47).

([154]) Domstolens dom af 22.9.2020, Østrig mod Kommissionen, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, præmis 20.

(434) I henhold til den første betingelse undersøger Kommissionen, om støtten har til formål at fremme udviklingen af visse erhvervsgrene. I henhold til den anden betingelse afvejer Kommissionen de positive virkninger af den påtænkte støtte over for de negative virkninger, som støtten kan have på det indre marked ([155]).

(435) I rammebestemmelserne fastsætter Kommissionen de kriterier, den undersøger ved vurderingen af, om en virksomheds omstruktureringsstøtte er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF ([156]). I betragtning af arten af og formålet med den pågældende statsstøtte vil Kommissionen vurdere, om støtten er i overensstemmelse med bestemmelserne i rammebestemmelserne.

(436) Ved undersøgelsen af, om omstruktureringsstøtte påvirker samhandelsvilkårene negativt i et omfang, der strider mod den fælles interesse, foretager Kommissionen en afvejningstest i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF og rammebestemmelserne. Hvis støttemodtageren er berettiget til omstruktureringsstøtte, foretager Kommissionen som led i denne undersøgelse en afvejning af støttens positive virkninger i forhold til de negative virkninger for konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne, som statsstøtten medfører. I forbindelse med denne vurdering tager Kommissionen hensyn til behovet for statslig indgriben, støttens hensigtsmæssighed, proportionalitet og gennemsigtighed, begrænsning af støttens negative virkninger gennem princippet om engangsstøtte og foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, der er fastsat i rammebestemmelserne.

(437) Som nævnt i betragtning 433 skal afgørelser, der vedtages af Kommissionen på statsstøtteområdet, sikre overholdelse af EU-retten. I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at det ikke fremgår af undersøgelsen, at omstruktureringsstøtten eller de betingelser, der er knyttet til den, eller de økonomiske aktiviteter, der fremmes af støtten, kan medføre en overtrædelse af en relevant bestemmelse i EU-retten. Kommissionen har desuden ikke indledt en procedure mod Tyskland om en mulig overtrædelse af EU-retten, som er relateret til denne sag, og den har heller ikke modtaget klager eller oplysninger, der kan tyde på, at statsstøtten, de betingelser, der er knyttet til den, eller de økonomiske aktiviteter, som støtten fremmer, kan være i strid med andre relevante bestemmelser i EU-retten end artikel 107 og 108 i TEUF.

5.4.1. *Støtteberettigelse*

(438) For at være berettiget til omstruktureringsstøtte skal en virksomhed betragtes som en kriseramt virksomhed som omhandlet i afsnit 2.2 i rammebestemmelserne. I henhold til rammebestemmelsernes punkt 20 anses en virksomhed for at være kriseramt, *når den uden statslig indgriben næsten med sikkerhed vil være nødt til at indstille sin aktivitet på kort eller mellemlang sigt*. Dette vil være tilfældet, når mindst en af de omstændigheder, der er beskrevet i rammebestemmelsernes punkt 20, litra a)-d), gør sig gældende. I rammebestemmelsernes punkt 20, litra a), hedder det: »For virksomheder med begrænset ansvar, når over halvdelen af dets tegnede selskabskapital er forsvundet som følge af akkumulerede tab. Dette er tilfældet, når der ved fratrækning af de akkumulerede tab fra reserverne (og alle andre poster, der almindeligvis betragtes som en del af virksomhedens egenkapital) fremkommer et negativt akkumuleret beløb på over halvdelen af den tegnede kapital«.

(439) Som det fremgår af tabel 4, oversteg DB Cargos egenkapital den tegnede aktiekapital hvert år siden 2012. Grunden hertil er imidlertid eksistensen af den automatiske tabsoverførsel i henhold til resultatoverførselsaftalen. Da tab overføres til DB AG uden at påvirke DB Cargos balance, har de ikke en negativ indvirkning på DB Cargos egenkapital, som ellers ville skulle absorbere tabene.

(440) I denne forbindelse har Kommissionen konstateret, at overførslen af tabene i henhold til resultatoverførselsaftalen (som forlænget hvert år indtil udgangen af 2024) fra og med overførslen af tabene i 2022 gav DB Cargo en økonomisk fordel og udgjorde statsstøtte (se betragtning 410 og 424), som Tyskland ulovligt havde ydet (se betragtning 430).

([155]) Domstolens dom af 22.9.2020, Østrig mod Kommissionen, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, præmis 18-20.
([156]) Rammebestemmelserne, punkt 38.

(441) Kommissionen finder derfor, at overførslen af tab i 2022 fordrejede DB Cargos faktiske finansielle situation som afspejlet i selskabets faktiske regnskaber, fordi DB Cargos sunde egenkapitalposition i balancen ikke skyldes selskabets egne finansielle resultater, men kun den ulovligt tildelte statsstøtte, dvs. statslig finansiering, som selskabet ikke ville have været i stand til at opnå på markedet. Kommissionen mener derfor, at man for at få et realistisk finansielt billede af DB Cargo på det pågældende tidspunkt bør udelukke virkningerne af disse overførsler og beregne DB Cargos justerede egenkapital i en situation, hvor tabene ville have påvirket DB Cargos egenkapital. I denne forbindelse har understreget Kommissionen, at rammebestemmelsernes punkt 20 kræver, at man ser på støttemodtagerens situation uden støtten. En virksomhed anses for at være kriseramt, når den uden statslig indgriben næsten med sikkerhed vil være nødt til at indstille sin aktivitet på kort eller mellemlang sigt. Den omstændighed, at en given statslig intervention var struktureret på en sådan måde, at støttemodtagerens tab ikke belastede dennes balance, i stedet for at dække tab, der allerede var anerkendt i denne balance, er ikke relevant, for så vidt som virksomheden uden denne intervention næsten med sikkerhed vil være nødt til at indstille sin aktivitet.

(442) Som det kan ses af tabel 4, beløb DB Cargos egenkapital ved udgangen af 2021 sig til 666 mio. EUR. Da Kommissionen kun anser de tab, der blev overført under foranstaltning 1 fra 2022 for at være statsstøtte, repræsenterer egenkapitalen i 2021 stadig DB Cargos faktiske finansielle stilling uden støtten. DB Cargos tab i 2022 beløb sig imidlertid til 858 mio. EUR. Hvis disse tab blev debiteret DB Cargos egenkapital, ville egenkapitalen blive negativ (– 192 mio. EUR). DB Cargo ville således have haft en negativ egenkapital. I den forbindelse bemærker Kommissionen, at tabene akkumuleres i løbet af året, mens overførslen af tab først finder sted den 31. december i et år. DB Cargo ville således have mistet mere end halvdelen af sin tegnede aktiekapital på et tidspunkt i løbet af 2022. Uden støtten ville mere end halvdelen af DB Cargos tegnede aktiekapital derfor være forsvundet som følge af akkumulerede tab senest ved udgangen af 2022 og derefter indtil nu. DB Cargo kan derfor betragtes som en kriseramt virksomhed i henhold til rammebestemmelsernes punkt 20, litra a) ([157]). DB Cargo ville derfor næsten med sikkerhed være nødt til at indstille sin aktivitet på kort eller mellemlang sigt, jf. rammebestemmelsernes punkt 20, hvis resultatoverførselsaftalen, der kan tilregnes Tyskland, ikke blev videreført.

(443) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 20, litra c), betragtes en virksomhed som kriseramt, når den er under konkursbehandling eller efter de nationale regler opfylder kriterierne for konkursbehandling på begæring af dens kreditorer. DB Cargo er ikke under konkursbehandling og opfylder heller ikke kriterierne for konkursbehandling.

(444) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 20, litra d), kan en virksomhed betragtes som kriseramt, når virksomheden ikke er en SMV og i de seneste to år har haft: i) en gældsandel, dvs. et forhold mellem bogført gæld og egenkapital, på over 7,5 og en EBITDA-rentedækningsrate på under 1,0.

(445) DB Cargo er ikke en SMV. I 2022 og 2021 havde DB Cargo et negativt EBITDA på ca. – 541 mio. EUR i 2022 og – 125 mio. EUR i 2021 på grundlag af den offentliggjorte årsrapport for 2022, hvorfor dets rentedækningsgrad ville have været negativ. I betragtning af den negative egenkapital uden støtten ved udgangen af 2022 ville DB Cargos gæld-egenkapital-forhold have været negativt. I 2021 lå dets gæld-egenkapital-forhold, når der kun tages hensyn til lån, imidlertid på ca. 3,4. Rammebestemmelsernes punkt 20, litra d), ville derfor ikke være opfyldt.

(446) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 21 er en nyoprettet virksomhed, der har været aktiv i mindre end tre år, ikke berettiget til omstruktureringsstøtte. DB Cargo har drevet virksomhed under sit nuværende navn og i sin nuværende selskabsform siden 2016 (se betragtning 12, litra d)). Under hensyntagen til forskellige navne og forskellige selskabsformer har DB Cargo været aktiv siden 1999 som et (in)direkte datterselskab af DB AG (se betragtning 47). DB Cargo er derfor ikke en nyoprettet virksomhed.

([157]) Teknisk og regnskabsmæssigt er denne betingelse strengt opfyldt den dag, hvor sådanne akkumulerede tab overstiger tærsklen på 50 % af den tegnede aktiekapital, som først kan attesteres efterfølgende i regnskabsåret og senere efter revisors attestering. Med henblik på den praktiske anvendelse skal betingelsen fortolkes i lyset af den kvalitative definition af, at virksomheden næsten med sikkerhed ville være nødt til at indstille sin aktivitet på kort eller mellemlang sigt, som kan variere. I den foreliggende sag ville de faktiske driftstab i 2021 og de forventede resultater for 2022 og derefter have fået en markedsaktionær til at give DB Cargo meddelelse om opsigelse af resultatoverførselsaftalen den 30. september 2021. I et sådant tilfælde og fra dette tidspunkt ville DB Cargo næsten med sikkerhed vil være nødt til at indstille sin aktivitet på kort eller mellemlang sigt, hvilket ville medføre en forudsigelig stigende udtømning af selskabets egenkapitalgrundlag.

(447) Ifølge rammebestemmelsernes punkt 22 kan en virksomhed, der tilhører en større koncern, normalt ikke modtage støtte efter disse rammebestemmelser, medmindre det kan påvises, at virksomhedens vanskeligheder hidrører fra virksomheden selv og ikke er et resultat af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for koncernen, og at virksomhedens vanskeligheder er for alvorlige til, at koncernen selv kan løse dem.

(448) Kommissionen minder om, at formålet med rammebestemmelsernes punkt 22 er at hindre, at en virksomhedskoncern lader staten bære omkostningerne ved en omstruktureringsplan for en af de virksomheder, den består af, når denne virksomhed er i vanskeligheder, og koncernen selv er årsag til vanskelighederne eller har midlerne til selv at løse vanskelighederne ([158]).

(449) Som beskrevet i betragtning 9-14 er DB Cargo en del af DB-koncernen og dermed en del af en større koncern. Som det fremgår af betragtning 60 og tabel 6, hidrører DB Cargos tab fra selskabets drift. Især dets forretningssegment for enkeltvognstrafik har været strukturelt tabsgivende. Eftersom DB Cargos vanskeligheder skyldes løbende tab som følge af manglende rentabilitet, er virksomhedens vanskeligheder iboende og ikke resultatet af en vilkårlig omkostningsfordeling inden for DB-koncernen, som vilkårligt forhøjer DB Cargos omkostninger eller reducerer eller overfører selskabets overskud til dets moderselskaber eller søsterselskaber.

(450) Selv om DB-koncernen ifølge sine årsrapporter for årene 2020-2023 har været tabsgivende siden 2020 (– 5 707 mio. EUR i 2020, – 911 mio. EUR i 2021, – 227 mio. EUR i 2022 og – 2 351 mio. EUR i 2023), bemærker Kommissionen, at koncernen faktisk håndterede DB Cargos vanskeligheder. Alle DB Cargos tab blev overført til DB AG, og DB Cargo var således beskyttet mod konsekvenserne af selskabets negative resultater. Selv om Kommissionen anser overførslen af tabene fra og med tabene i 2022 for at være statsstøtte, ændrer dette ikke det forhold, at den større koncern hjalp DB Cargo, om end ved at være støtteyder.

(451) Kommissionen minder om, at formålet med punkt 22 som beskrevet i betragtning 448 er at undgå, at staten bærer omkostningerne ved en omstrukturering, når den koncern, som støttemodtageren tilhører, har midlerne til at gøre det. Selv om DB Cargos vanskeligheder er blevet løst af koncernen selv, bemærker Kommissionen, at DB-koncernen har lettet DB Cargos vanskeligheder ved at yde støtte, som, selv om den ikke blev anset for at udgøre statsstøtte før 2022, udgør statsstøtte fra 2022. Omstændighederne for DB AG og DB Cargo er specifikke i denne forbindelse, da moderselskabet blev statsstøtteyder i 2022. Der er ikke tale om en situation, hvor en koncern som forklaret i betragtning 448 overfører omkostningerne ved omstruktureringen af en virksomhed, der tilhører koncernen, til staten, men hvor koncernen tværtimod blev støtteyder. Under disse særlige omstændigheder, hvor DB-koncernen er støtteyder, kunne koncernen ikke have gjort mere for at løse DB Cargos vanskeligheder. Kommissionen konkluderer derfor, at det forhold, at DB Cargo tilhører DB-koncernen, ikke er en hindring for, at DB Cargo kan være berettiget til omstruktureringsstøtte i henhold til rammebestemmelsernes punkt 22.

5.4.2. *Støtten fremmer udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner*

(452) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF skal statsstøtte, for at den kan betragtes som forenelig med det indre marked, fremme udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner.

(453) For at påvise, at omstruktureringsstøtten har til formål at fremme udviklingen af sådanne erhvervsgrene eller områder, skal den medlemsstat, der yder støtten, i den forbindelse påvise, at støtten har til formål at forebygge sociale problemer eller afhjælpe et markedssvigt (se afsnit 3.1.1 i rammebestemmelserne) ved at genoprette virksomhedens langsigtede rentabilitet (se afsnit 3.1.2 i rammebestemmelserne). Kommissionen bemærker, at en udtræden af markedet, som det anerkendes i rammebestemmelsernes punkt 43, faktisk er vigtig for produktivitetsvæksten i bredere forstand, så det at ville forhindre, at en virksomhed udtræder af markedet, er ikke en tilstrækkelig begrundelse for statsstøtte. Tværtimod er rednings- og omstruktureringsstøtte blandt de mest fordrejende former for statsstøtte, da de griber ind i processen for udtræden af markedet.

([158]) Se Rettens dom af 13.5.2015, Niki Luftfahrt mod Kommissionen, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, præmis 159, og Rettens dom af 18.5.2022, Ryanair DAC mod Kommissionen, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, præmis 46.

(454) I visse situationer kan en omstrukturering af en kriseramt virksomhed imidlertid bidrage til udviklingen af erhvervsgrene eller økonomiske regioner, herunder ud over de aktiviteter, der udføres af støttemodtageren. Dette er tilfældet, hvis støttemodtagerens lukning uden en sådan støtte ville føre til markedssvigt eller sociale problemer, hvilket ville hæmme udviklingen af de erhvervsgrene og/eller økonomiske regioner, der ville blive berørt af sådanne situationer. En ikkeudtømmende liste over sådanne situationer findes i rammebestemmelsernes punkt 44.

(455) Kommissionen vil først vurdere, om støtten har til formål at forebygge en situation med markedssvigt eller sociale problemer (afsnit 5.4.2.1), og om omstruktureringsstøtten ledsages af en omstruktureringsplan, der skal genoprette støttemodtagerens langsigtede rentabilitet (afsnit 5.4.2.2).

5.4.2.1. Forebyggelse af sociale problemer eller markedssvigt, der bidrager til udviklingen af den økonomiske aktivitet eller et økonomisk område

(456) I overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 44 skal medlemsstaterne påvise, at støttemodtagerens lukning sandsynligvis vil medføre alvorlige sociale problemer eller alvorligt markedssvigt, navnlig ved at påvise en af de situationer, der er anført i rammebestemmelsernes punkt 44. Ifølge rammebestemmelsernes punkt 44 kan forebyggelse af sociale problemer eller markedssvigt navnlig påvises ved at påvise, at en af de omstændigheder, der er anført i punkt 44, litra a)-g), er opfyldt. I denne forbindelse bemærker Kommissionen navnlig, at de omstændigheder, der er nævnt i rammebestemmelsernes punkt 44, litra b), nemlig når støtten har til formål at afværge risikoen for, at den økonomiske vækst hæmmes af afbrydelsen af en vigtig tjeneste som følge af støttemodtagerens udtræden af markedet, er relevante for vurderingen af støtteforanstaltningen.

5.4.2.2. Støtten forhindrer afbrydelse af en vigtig tjeneste

(457) Den økonomiske aktivitet, der støttes af støtten, er godstransport, som overvejende og konsekvent udføres ad vej for mere end to tredjedele af den samlede godsmængde, der transporteres i Tyskland (tabel 31).

Tabel 31

Fordeling på transportformer for godstransport i Tyskland

(i %)

	2018	2019	2020	2021	2022
Vejtransport	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Jernbanetransport	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Andre transportformer	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Kilde: *Bundesnetzagentur »Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe« s. 12, figur 3* ([159]).

(458) Uanset vejtransportens dominerende andel bemærker Kommissionen, at jernbanegodstransport giver betydelige fordele i forhold til vejtransport og bidrager til både en bæredygtig og økonomisk udvikling af godstransportindustrien. Jernbanegodstransport er faktisk langt mere miljøvenlig end vejtransport, da tog frembringer op til 80 % mindre CO_2-emissioner pr. ton gods sammenlignet med lastbiler. I Kommissionens meddelelse »Den europæiske grønne pagt« ([160]) hedder det: »For at opnå klimaneutralitet skal transportemissionerne reduceres med 90 % frem mod 2050« og »Det bør prioriteres at flytte en væsentlig andel af de 75 % af landtransporten, der i dag foretages på vej, over på jernbaner og indre vandveje«. I sin meddelelse om en »Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet —

([159]) Findes på: 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 af 11.12.2019. Findes på: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_da.

en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden« ([161]) (»strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet«) bemærkede Kommissionen ligeledes, at der er behov for »en beslutsom indsats for at omlægge mere aktivitet til mere bæredygtige transportformer (navnlig [...] flytning af en betydelig del af godstransporten til jernbaner, indre vandveje og nærskibsfart)«. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet anerkendes det også, at da »innovation vil forme mobiliteten for [...] gods i fremtiden, bør de rette rammer og katalysatorer være på plads for at lette denne omstilling, der kan gøre transportsystemet meget mere effektivt og bæredygtigt«.

(459) Derudover reducerer jernbanetransport luftforurening, støj og trafikbelastning forårsaget af vejtransport, hvilket gør den til en afgørende del af overgangen til en lavemissionsøkonomi. Jernbanetransport er også meget mere energieffektiv end vejtransport, da tog kan transportere store mængder gods over lange afstande ved hjælp af mindre brændstof, hvilket reducerer det samlede energiforbrug af fossile brændstoffer. Denne effektivitet øges, når jernbanenettene drives af vedvarende elektricitet, hvilket gør godstransporten renere og mere bæredygtig.

(460) Desuden kan jernbanegodstransport over lange afstande give betydelige omkostningsfordele, navnlig ved transport af tungt gods eller bulkgods, da jernbanetransport kan håndtere større mængder gods på en enkelt tur, hvilket fører til lavere transportomkostninger pr. ton sammenlignet med vejtransport. Reduceret brændstofforbrug og et behov for mindre personale reducerer driftsomkostningerne yderligere, hvilket gør det muligt for virksomhederne at optimere deres forsyningskæder økonomisk.

(461) Jernbanetransport kan transportere store mængder gods med større ensartethed og færre forsinkelser, da den er mindre påvirket af trafikpropper, vejr og ulykker. Denne pålidelighed er afgørende for industrier med strenge leveringsplaner, da det sikrer, at gods leveres til tiden med færre forstyrrelser. Jernbaner tilbyder også større skalerbarhed, da de kan rumme store forsendelser lettere end vejnet, hvilket gør dem ideelle til bulkvarer og containergods.

(462) En yderligere fordel ved jernbanegodstransport er, at belastningen af vejnettene mindskes ved at flytte godstransporten til jernbanen. Dette resulterer i mindre trængsel, færre trafikulykker og lavere omkostninger til vedligeholdelse af vejene. Den reducerede brug af vejtransport forlænger den offentlige infrastrukturs levetid og bidrager til at mindske den samlede omkostningsbyrde for regeringer og skatteydere. Endelig kan jernbanegodstransport integreres effektivt i multimodale transportsystemer ved at kombinere jernbanetransport med sø-, vej- og lufttransport for at skabe sømløse logistikkæder. Denne indbyrdes forbundethed forbedrer de globale handelsruter og letter den effektive bevægelighed for varer på tværs af regioner og grænser. Jernbaner er særligt fordelagtige, når det drejer sig om at forbinde større havne med destinationer inde i landet, hvilket muliggør smidige og effektive godsstrømme.

(463) I lyset af ovenstående mener Kommissionen, at jernbanegodstransport spiller en afgørende rolle for en ansvarlig udvikling af godstransporten generelt ved at imødekomme det presserende behov for bæredygtige logistikløsninger. Dens lavere miljøpåvirkning, energieffektivitet og evne til at flytte store mængder gods over lange afstande hjælper virksomheder med at nå deres miljømæssige, sociale og ledelsesmæssige mål, samtidig med at transportomkostningerne reduceres.

(464) Ved at støtte jernbanegodstransporten bidrager virksomhederne til en mere bæredygtig global forsyningskæde, bidrager til at reducere CO_2-emissionerne og fremmer langsigtet økonomisk vækst, der er i overensstemmelse med miljømålene. Ved at flytte gods fra vej til jernbane kan virksomheder og regeringer derfor spille en direkte rolle med hensyn til at opfylde klimamålene og reducere logistikkens miljøpåvirkning.

(465) På denne baggrund bemærker Kommissionen, at omstruktureringsforanstaltningerne har til formål at forhindre en situation, hvor DB Cargo indstiller sine aktiviteter på grund af de finansielle vanskeligheder, virksomheden står over for.

([161]) Kommissionens meddelelse: Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final af 9.12.2020), som findes på: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Selv om den europæiske jernbanegodssektor, navnlig segmentet for enkeltvognstrafik, spiller en afgørende rolle i logistiknettet, navnlig i Tyskland, står den ikke desto mindre over for betydelige strukturelle og operationelle udfordringer, som det forklares nærmere i betragtning 60-68. Enkeltvognstrafik, som indebærer transport af gods i individuelle vogne i stedet for fulde tog, giver fleksibilitet til mindre forsendelser. Kommissionen bemærker imidlertid, at denne sektor kæmper for at konkurrere med vejgodstransporten, som er hurtigere og lettere at tilpasse til forskellige logistikbehov. Denne sektors overlevelse er afgørende, ikke kun for industrielle forsyningskæder, men også for at opfylde Europas bæredygtighedsmål. På trods af dens betydning er enkeltvognstrafik et sårbart forretningssegment på grund af en lang række udfordringer, herunder begrænset jernbanenetdækning, høje omkostninger og ineffektivitet.

(467) Kommissionen bemærker, at en af de største hindringer for enkeltvognstrafik er jernbanenettets begrænsede kapillaritet i forhold til vejnettet. Mens jernbanen udmærker sig ved transport over lange afstande, mangler den ofte den lokale forbindelse, der er nødvendig for effektive punkt-til-punkt-leverancer. Som følge heraf er der ofte behov for supplerende vejtransport på den sidste kilometer, hvilket komplicerer logistikkæden og forsinker leverancerne. Dette problem forværres af, at gennemsnitshastigheden for enkeltvognstog er særlig lav og ligger mellem 22 og 25 km/t, hvilket er langt langsommere end for vejtransport. Dette langsomme tempo undergraver sammen med hyppige omladninger enkeltvognstrafikkens evne til at tilbyde konkurrencedygtige leveringstider på et marked, der i stigende grad kræver hastighed og fleksibilitet.

(468) Et andet presserende spørgsmål er enkeltvognstrafikkens finansielle rentabilitet. Denne model er belastet af høje faste omkostninger i forbindelse med infrastruktur, rullende materiel og drift. Rentabilitet kan kun opnås, når store mængder flyttes over lange afstande, men enkeltvognstrafik håndterer ofte mindre forsendelser, hvilket resulterer i ineffektivitet og højere omkostninger. Interoperabilitetsspørgsmål på tværs af de europæiske jernbanenet komplicerer driften yderligere. Selv om initiativer som European Rail Traffic Management System (ERTMS) har bidraget til at fjerne interoperabilitetsproblemer, fører nationale lovgivningsmæssige forskelle, variationer i sporvidden og inkompatible signalsystemer stadig til forsinkelser og øgede omkostninger ved grænseoverskridende enkeltvognstrafik.

(469) Operatørerne i segmentet for enkeltvognstrafik står over for intens konkurrence, ikke kun fra vejgodstransport, men også fra nye aktører på jernbanemarkedet, da disse nye operatører har en tendens til udelukkende at fokusere på rentable nichesegmenter, f.eks. bloktog, der tilbyder punkt-til-punkt-tjenester uden mellemliggende stop og dermed undgår den operationelle kompleksitet og ineffektivitet, der er forbundet med enkeltvognstrafik, hvor gamle systemer, ældre udstyr og høje faste omkostninger tynger de etablerede operatører, herunder DB Cargo.

(470) Selv om udfordringerne er betydelige, lægges der fornyet vægt på den strategiske værdi af enkeltvognstrafik i Europas omstilling til bæredygtig godstransport. Jernbanegodstransport er en hjørnesten i EU's grønne pagt ([162]) og Fit for 55-politikken ([163]), der sigter mod at reducere CO_2-emissionerne med 55 % inden 2030. Tilskyndelse til et skift fra vej til jernbane, navnlig for enkeltvognstrafik og intermodal transport, er afgørende for at nå disse miljømål. I den forbindelse giver de teknologiske fremskridt et vist håb om at forbedre effektiviteten og konkurrenceevnen inden for enkeltvognstrafik. Investeringer i digital infrastruktur og modernisering af enkeltvognstrafiknettene forventes at øge tjenesternes pålidelighed og hastighed og gøre enkeltvognstrafik til et mere levedygtigt alternativ til vejtransport i fremtiden.

([162]) Den europæiske grønne pagt, som Kommissionen lancerede i december 2019, er EU's køreplan for en bæredygtig, kulstofneutral økonomi og har til formål at gøre EU klimaneutralt senest i 2050. De vigtigste mål er at reducere drivhusgasemissionerne med 55 % inden 2030, dekarbonisere energien, fremme en cirkulær økonomi, genoprette biodiversiteten og fremme bæredygtigt landbrug gennem jord til bord-strategien. Planen støtter grøn innovation, industriel omstilling og en mekanisme for retfærdig omstilling for at hjælpe arbejdstagere i de berørte regioner. Forløbet er som følger: 2019: Lancering af den grønne pagt, 2020-2021: udvikling af specifikke strategier (f.eks. biodiversitet og cirkulær økonomi), 2021: introduktion af Fit for 55-pakken, 2022-2030: gennemførelse af politikker, der sigter mod en emissionsreduktion på 55 % inden 2030, 2050: mål om klimaneutralitet.

([163]) Fit for 55-programmet er en EU-lovgivningspakke, der blev lanceret i juli 2021 som led i den europæiske grønne pagt, og som har til formål at reducere drivhusgasemissionerne med 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauerne på vejen mod klimaneutralitet senest i 2050. Blandt hovedtiltagene finder man følgende: i) reform af EU's emissionshandelssystem (ETS) og indførelse af en CO_2-grænsetilpasningsmekanisme (CBAM), ii) ajourføringer af direktivet om vedvarende energi, der er rettet mod 40 % vedvarende energi senest i 2030, og direktivet om energieffektivitet med henblik på forbedret energiforbrug, iii) styrkede kulstofdræn i henhold til forordningen om arealanvendelse, ændringer i arealanvendelse og skovbrug (LULUCF) og iv) oprettelse af en social klimafond til støtte for sårbare husholdninger. Forløbet er som følger: 2021: pakke lanceret og drøftet, 2022: politiske aftaler indgået, 2023-2025: gennemførelse af centrale politikker, 2030: emissionsreduktionsmål på 55 %, 2050: mål om klimaneutralitet.

(471) På denne baggrund finder Kommissionen, at enkeltvognstrafikkens strategiske betydning ikke kan overvurderes. I den forbindelse bemærker Kommissionen, at den er afgørende for en lang række industrier, herunder den kemiske industri, bilindustrien og fremstillingsindustrien, som er afhængige af jernbanegodstransport til mindre, fleksible forsendelser, der ikke kan fylde hele tog. Hvis DB Cargo og dermed dets enkeltvognstrafikvirksomhed blev lukket, ville det få alvorlige konsekvenser for disse industrier, da alternative logistikløsninger, navnlig vejgodstransport, ville have svært ved at matche jernbanernes kapacitet og miljømæssige fordele. En sådan lukning kunne føre til øgede omkostninger, forstyrrelser i forsyningskæden og endda tab af arbejdspladser på tværs af nøglesektorer, der er afhængige af jernbanegodstransport til transport af halvfabrikata og råmaterialer.

(472) Desuden mener Kommissionen, at de bredere samfundsmæssige virkninger af en afbrydelse af enkeltvognstrafiktjenester ville være betydelige. Omdirigering af gods til veje vil forværre de miljømæssige og infrastrukturmæssige udfordringer, da vejtransport medfører betydeligt højere emissioner og bidrager til trængsel. I den forbindelse mener Kommissionen, at dette skift ville undergrave både nationale og EU's bæredygtighedsmål f.eks. den grønne pagt og Fit for 55-initiativerne, som lægger vægt på at reducere CO_2-emissionerne ved at flytte gods fra vej til jernbane. Tabet af enkeltvognstrafiktjenester ville derfor både udgøre et markedssvigt og et tilbageslag i den bredere indsats for at mindske miljøskaderne.

(473) Kommissionen erkender, at kompleksiteten af enkeltvognstrafik gør det vanskeligt for andre jernbaneoperatører at kopiere eller udvide til dette segment. I modsætning til bloktog, der kører direkte mellem to punkter, indebærer enkeltvognstrafik samling af individuelle vogne fra forskellige kunder til ét enkelt tog på rangerbanegårde. Denne arbejdsintensive proces kræver avanceret logistik, specialiseret udstyr og omfattende infrastruktur. Margenerne er tynde, og konkurrencen fra vejgodstransporten, som tilbyder hurtigere og mere fleksible tjenester, gør det vanskeligt for andre virksomheder at investere i storstilet enkeltvognstrafik som DB Cargos.

(474) Som den førende operatør af enkeltvognstrafik i Danmark (med en andel på [...] %) ([164]), Tyskland (med en andel på 90 %) ([165]), Nederlandene (med en andel på [...] %) ([166]) og Italien (med en andel på [...] %) ([167])har DB Cargo et stort net af rangerbanegårde, lokomotiver og uddannet personale, hvilket giver stordriftsfordele, som nye aktører ville have svært ved at opnå i disse medlemsstater. DB Cargos position som Tysklands etablerede jernbanegodsoperatør gør det desuden muligt for selskabet at integrere enkeltvognstrafiktjenester med bredere forsyningskædeløsninger, hvilket er en fordel, som mindre eller nyere operatører kan mangle. Kommissionen mener, at de høje faste omkostninger kombineret med de iboende driftsmæssige udfordringer i forbindelse med enkeltvognstrafik ([168]) skaber betydelige hindringer for potentielle nytilkomne i segmentet for enkeltvognstrafik, hvilket gør det usandsynligt, at andre kunne træde til for at udfylde hullet uden afbrydelse, hvis DB Cargo, og navnlig dets segment for enkeltvognstrafik, svigter.

(475) Kommissionen finder, at omstruktureringsstøtten til støtte for omstruktureringsplanen forhindrer, at en virksomhed, der kan forhindre afbrydelsen af den vigtige tjeneste, som DB Cargo leverer, forlader markedet, navnlig i forbindelse med enkeltvognstrafik. Kommissionen konkluderer, at omstruktureringsstøtten til støtte for omstruktureringsplanen ved at afværge risikoen for afbrydelse af de tjenester, der leveres af DB Cargo, bidrager til et veldefineret mål om at undgå sociale problemer eller markedssvigt som fastsat i rammebestemmelsernes punkt 44, litra b), og dermed til udviklingen af den økonomiske aktivitet med levering af landgodstransporttjenester på hele Tysklands område og i andre medlemsstater, hvor DB Cargo er aktiv.

([164]) Se afsnit 2.2, betragtning 27 og 37.
([165]) Se afsnit 2.2, betragtning 27 og 37.
([166]) Se afsnit 2.2, betragtning 27 og 37.
([167]) Se afsnit 2.2, betragtning 27 og 37.
([168]) Se betragtning 466-469.

5.4.2.3. Omstruktureringsplan og genoprettelse af langsigtet rentabilitet

(476) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 46 skal tildelingen af omstruktureringsstøtte i tilfælde af ad hoc-støtte være betinget af gennemførelsen af en omstruktureringsplan, der kan genoprette støttemodtagerens rentabilitet. Afhjælpning af de årsager, der førte til støttemodtagerens vanskeligheder, ved at gøre det lettere at genoprette dens langsigtede rentabilitet, er en nødvendig forudsætning for, at omstruktureringsstøtten kan bidrage til udviklingen af de økonomiske aktiviteter og områder, hvor støttemodtageren driver virksomhed.

(477) Det følger heraf, at foreneligheden af den omstruktureringsstøtte, der har dækket de tab, som DB Cargo har pådraget sig i løbet af 2022, og som ville være blevet bogført senest den 31. december 2022 uden resultatoverførselsaftalen, skal vurderes som betinget af gennemførelsen af den omstruktureringsplan, hvis forberedelses- og udarbejdelsesproces blev indledt i juli 2022, selv om planen formelt blev fremsendt til Kommissionen allerede under den efterfølgende gennemførelse (betragtning 173 og 174). Forekomsten af de tab, der er omfattet af resultatoverførselsaftalen, som planen har til formål at begrænse, og kronologien for udarbejdelsen og gennemførelsen af planen inden 2022 ligger tidsmæssigt tæt i den foreliggende sag.

(478) Det bør derfor tages i betragtning, at foreneligheden af den omstruktureringsstøtte, der er planlagt indtil udgangen af 2025, uanset hvor ulovligt den blev ydet fra begyndelsen, skal vurderes i forbindelse med omstruktureringsplanen og dens overensstemmelse med kravene i rammebestemmelserne.

(479) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 45-48 bør omstruktureringsstøtte kun ydes til støtte for en realistisk, sammenhængende og vidtrækkende omstruktureringsplan, hvis foranstaltninger skal være udformet med henblik på at genoprette den langsigtede rentabilitet, bortset fra yderligere støtte ud over den, der støtter støttemodtagerens omstruktureringsplan inden for en rimelig tidshorisont, i en periode, der er så kort som muligt. Omstruktureringsplanen skal indkredse årsagerne til støttemodtagerens vanskeligheder og støttemodtagerens egne svagheder og redegøre for, hvordan de foreslåede omstruktureringsforanstaltninger vil afhjælpe støttemodtagerens underliggende problemer.

(480) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 49 skal omstruktureringsplanen indeholde oplysninger om støttemodtagerens forretningsmodel og påvise, hvordan planen vil fremme virksomhedens langsigtede rentabilitet. Den bør navnlig indeholde oplysninger om den støttemodtagende virksomheds organisationsstruktur, finansiering, ledelsesforhold og alle andre relevante aspekter. Omstruktureringsplanen bør vurdere, om støttemodtagerens vanskeligheder kunne have været undgået ved passende og rettidige indgreb, og bør, såfremt dette er tilfældet, dokumentere, at der er foretaget passende ledelsesmæssige ændringer. Såfremt støttemodtagerens vanskeligheder skyldes mangler i forretningsmodellen eller ledelsesforholdene, skal der foretages passende ændringer.

(481) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 50-52 skal resultaterne af omstruktureringen påvises i en række forskellige scenarier, navnlig ved at fastsætte resultatparametre og de vigtigste forudsigelige risikofaktorer. Genoprettelse af støttemodtagerens rentabilitet skal resultere i en passende forrentning af den investerede kapital efter dækning af omkostningerne, uden at dette afhænger af optimistiske antagelser om eksterne faktorer som f.eks. pris- eller efterspørgselsudsving. Langsigtet rentabilitet opnås, når en virksomhed er i stand til at sikre et passende forventet kapitalafkast efter at have dækket alle sine omkostninger, herunder afskrivninger og finansielle omkostninger, og således er i stand til at konkurrere på markedet på egen hånd.

(482) Disse krav undersøges i afsnit 5.4.2.3.1-5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1. Vurdering af omstruktureringsplanens troværdighed med hensyn til at afhjælpe årsagerne til DB Cargos finansielle vanskeligheder

(483) DB Cargos finansielle vanskeligheder har primært været drevet af segmentet for enkeltvognstrafik, som har været en betydelig kilde til tab siden 2013 (det tegnede sig alene for 64 % af virksomhedens tab i 2022 og 82 % i 2023), mens segmenterne bloktog og kombineret transport udviste volatile, men mindre negative resultater. Ud over tab i segmentet for enkeltvognstrafik forværrede covid-19-pandemien, forstyrrelser i de globale forsyningskæder og lokale tyske markedsinfrastrukturproblemer DB Cargos udfordringer fra 2019 til 2022.

(484) Disse negative økonomiske resultater, som resulterede i gentagne store tab, understøtter behovet for omstruktureringsplanen, som i væsentlig grad vil ændre DB Cargos driftsmodel og -strategi med henblik på at styrke dets finansielle grundlag og strømline omkostningerne ved driften af dets virksomhed med henblik på at genoprette rentabiliteten inden udgangen af omstruktureringsperioden.

(485) I den forbindelse bemærker Kommissionen, at omstruktureringsplanen omfatter en række alvorlige, talrige, sammenhængende og gensidigt forstærkende foranstaltninger (afsnit 5.4.2.2.1-5.4.2.2.31), som vedrører de grundlæggende årsager til DB Cargos driftsmæssige og finansielle vanskeligheder, da de vil bidrage til at forbedre effektiviteten af DB Cargos produktion og levering af tjenester til kunderne samt strømline selskabets omkostningsgrundlag på mange forskellige måder. Navnlig forventes omdannelsen af selskabets meget komplekse fælles produktionssystem at gøre det muligt for DB Cargo at reagere mere fleksibelt på kundernes behov. Omstruktureringen til mindre, mere fokuserede forretningsområder baseret på erhvervssektorer og/eller kundegrupper bør reducere produktionsmodellens kompleksitet betydeligt, hvilket igen bør reducere omkostningerne drastisk og forbedre DB Cargos konkurrenceevne.

(486) DB Cargos omstruktureringsplan, der måler optimeringen af dets enkeltvognstrafiknet gennem en designgennemgang, forventes f.eks. radikalt at forenkle og øge robustheden af produktionen og standardiseringen af DB Cargos kommercielle udbud i dette segment. Dedikationen af personale og udstyr til enkeltvognssegmentet er en radikal ændring i forhold til den nuværende integrerede produktion af enkeltvogne, bloktog og kombineret transport. Disse forbedringer i produktionsmodellen bør også føre til kvalitetsforbedringer i tjenesterne til kunderne og forventes som følge heraf at muliggøre positive prisjusteringer, som i højere grad imødekommer kundernes villighed til at betale for enkeltvognstjenester. Som sådan forventes foranstaltningerne i omstruktureringsplanen, der fokuserer på DB Cargos segment for enkeltvognstrafik, at bidrage væsentligt til at forbedre selskabets finansielle situation, da de forventes at generere over 100 mio. EUR i yderligere EBIT fra 2025, jf. afsnit 4.1.5.2.

(487) På samme måde forventes omstruktureringsplanens foranstaltninger, der har til formål at optimere DB Cargos portefølje for bloktogssegmentet og udvikle intelligente logistikløsninger til kunderne, at bidrage væsentligt til forbedringen af DB Cargos EBIT, da innovative jernbanetransportløsninger forventes at sætte selskabet i stand til bedre at drage fordel af kundernes differentierede betalingsvilje og også identificere de ruter, der bør indstilles for bedre at allokere ressourcerne til aktiviteter med højere avance. I lighed med, hvad der vil blive gjort i segmentet for enkeltvognstrafik, omfatter DB Cargos omstruktureringsplan desuden en foranstaltning, der indkapsler driften af bloktog med en dedikeret ressourcetildeling med henblik på at øge produktionskvaliteten. De ovenfor beskrevne kvalitetsforbedringer i tjenesterne til kunderne bør også begrunde prisjusteringer for mere kvalitative bloktogstjenester ud over faktoromkostningskompensationerne. Som sådan forventes foranstaltningerne i omstruktureringsplanen, der fokuserer på DB Cargos segment for bloktogstrafik, at bidrage væsentligt til at forbedre selskabets finansielle situation, da de forventes at generere en del mere end 200 mio. EUR i yderligere EBIT fra 2025, jf. afsnit 4.1.5.2.

(488) Omstruktureringsplanens foranstaltninger rettet mod segmentet for kombineret transport, herunder bl.a. i) omlægningen af søtransportnettet, integrationen af dets terminaler og optimering af dets portefølje, ii) omdimensioneringen af segmentet for kontinental kombineret transport og kvalitetsforbedring af dets produktionssystem og iii) porteføljeoptimering i segmentet for transportvirksomheders salg, forventes også alle at bidrage til at forbedre DB Cargos finansielle situation, da de forventes at generere over 50 mio. EUR i yderligere EBIT fra 2025 (og over 100 mio. EUR om året derefter), jf. afsnit 4.1.5.2.

(489) Endelig vil DB Cargos omstruktureringsplan søge at fjerne den ineffektivitet, der skyldes overflødige processer, overkapaciteten og tjenesterne med begrænset merværdi, gennem reduktionen af kompleksiteten i virksomhedens forskellige forretningsenheder og moderniseringen af DB Cargos IT-systemer. Reduktionen af kontor- og markedsføringsudgifter samt tilpasningen af DB Cargos administrationsledelsesstruktur forventes ligeledes at bidrage til at forbedre DB Cargos finansielle situation. Tilsammen forventes disse foranstaltninger at generere over 50 mio. EUR i yderligere EBIT fra 2025 (og over 100 mio. EUR om året derefter), som det fremgår af afsnit 4.1.5.2.

(490) Samlet set forventes foranstaltningerne i DB Cargos omstruktureringsplan at bidrage med over 500 mio. EUR i yderligere EBIT fra 2025 og et godt stykke over det derefter. Gennemførelsen af DB Cargos omstruktureringsplan forventes derfor at omdanne selskabet til en slankere, mere effektiv og kundeorienteret tjenesteudbyder, således at dets rentabilitet forventes at blive genoprettet fra 2026, det sidste år i omstruktureringsperioden, hvor det forventes at opnå sine første positive nettoindtægter (som bør vokse yderligere derefter).

(491) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen, at omstruktureringsplanen i tilstrækkelig grad tager fat på årsagerne til DB Cargos finansielle vanskeligheder. Kommissionen mener også, at varigheden af omstruktureringsplanen indtil udgangen af 2026 ikke er urimelig lang i betragtning af antallet og omfanget af de omstruktureringsforanstaltninger, der er drøftet ovenfor, samt de store tab, der var udgangspunktet for DB Cargo.

(492) I det følgende vil Kommissionen vurdere troværdigheden af de antagelser, der ligger til grund for støttemodtagerens omstruktureringsplan, og dernæst dokumentationen for støttemodtagerens genoprettelse af rentabiliteten ved udløbet af omstruktureringsplanen.

5.4.2.3.2. Vurdering af troværdigheden af omstruktureringsplanens antagelser

(493) Som led i sin vurdering af antagelserne i DB Cargos omstruktureringsplan har Kommissionen gennemgået de indtægter (i både pris og mængder) og omkostningsprognoser, som Tyskland har fremlagt for omstruktureringsperioden.

(494) For det første bemærker Kommissionen med hensyn til indtægtsfremskrivningerne, at Tysklands antagelse om udviklingen i DB Cargos indtægter i omstruktureringsperioden forudsætter, at DB Cargos indtægter vil forblive forholdsvis flade (+ 4,9 % i omstruktureringsperioden, når der tages hensyn til de øvrige driftsindtægter) og faktisk negative (– 2 %), når de øvrige driftsindtægter udelukkes ([169]), og at kun den forventede vækst i DB Cargos indtægter fra dets hovedaktiviteter tages i betragtning i omstruktureringsperioden (tabel 21). Kommissionen finder denne udvikling rimelig, for så vidt som den er i overensstemmelse med de mængdereduktioner, som DB Cargo forventer som led i gennemførelsen af foranstaltningerne i omstruktureringsplanen i denne henseende.

(495) Efter en mere grundig analyse af mængder og prisfastsættelse finder Kommissionen desuden, at udviklingen i DB Cargos samlede mængde på tonkilometerbasis som forudset af Tyskland med hensyn til mængder kan betragtes som rimelig og realistisk i forbindelse med det nuværende marked, da den fortsat er begrænset til en CAGR-stigning på [...] % i perioden 2025-2029. DB Cargos antagelser om mængdevækst er rent faktisk konservative, da Tyskland ikke forventer yderligere virkninger af markedsdrevet vækst inden for enkeltvognstrafik og under markedsvækstraten inden for bloktog og kombineret transport.

(496) Selv om Tyskland forventer, at DB Cargos indtægter pr. tonkm vil stige med en CAGR på [...] % mellem 2025 og 2029, mener Kommissionen også, at sådanne antagelser er rimelige og realistiske, for så vidt som en sådan overvæltning af de fleste omkostningsstigninger er baseret på en forbedring af DB Cargos produktivitet og tjenestekvalitet som følge af gennemførelsen af de forskellige foranstaltninger i omstruktureringsplanen, der netop har til formål at kunne tilbyde bedre kundeservice til gengæld for højere priser.

(497) På dette grundlag finder Kommissionen, at de antagelser, som Tyskland har fremlagt med hensyn til den samlede indtægtsudvikling, er rimelige og troværdige.

(498) For det andet bemærker Kommissionen med hensyn til omkostningsfremskrivningerne, at de tre vigtigste omkostningskategorier (materialer, personale og andre driftsudgifter), der forventes i løbet af omstruktureringsperioden, forventes at falde med ca. 10 % (2026 i forhold til 2023) for så vidt angår omkostninger til materialer og personaleudgifter, som tilsammen udgør langt over [...] % af støttemodtagerens samlede omkostningsgrundlag (mens DB Cargos øvrige driftsudgifter forventes at blive reduceret endnu mere). Disse omkostningsreduktioner, som kan forekomme betydelige i absolutte tal, men ikke så betydelige i relative tal, anses for rimelige af navnlig

([169]) De øvrige driftsindtægter omfatter engangseffekten af de regnskabsmæssige gevinster fra salget af lokomotiver i 2026.

sidstnævnte grund og den omstændighed, at de er baseret på veldefinerede og aftalte omkostningsreduktionsprogrammer og som sådan støtter forbedringen af DB Cargos EBITDA-niveau og gør det muligt for det at blive positivt (107 mio. EUR) allerede i 2025, dvs. et år før omstruktureringsperiodens udløb.

(499) Faldet i afskrivningsomkostningerne som følge af reducerede kapitaludgifter, som kan konstateres på DB Cargos balance, bidrager yderligere til forbedringen af DB Cargos EBIT og driftsmargen, som på dette grundlag begge forventes at blive positive (henholdsvis [...] EUR og [...] %) ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2026.

(500) På grundlag af de forskellige omstruktureringsforanstaltninger, som DB Cargo har iværksat i forbindelse med sin omstruktureringsplan, kan de antagelser, som Tyskland har fremlagt med hensyn til omkostningsudviklingen og grundlaget for DB Cargos genoprettelse af rentabiliteten, anses for at være rimelige og troværdige.

(501) Som konklusion har Kommissionen nøje gennemgået de vigtigste antagelser, der ligger til grund for de finansielle prognoser i DB Cargos omstruktureringsplan, som Tyskland har forelagt, og finder, at de antagelser, der ligger til grund for de finansielle prognoser, er rimelige og troværdige og derfor plausible.

5.4.2.3.3. Vurdering af troværdigheden af støttemodtagerens genoprettelse af rentabiliteten

(502) Efter at have fastslået troværdigheden af de antagelser, der ligger til grund for de finansielle fremskrivninger, vil Kommissionen nu vurdere, om støttemodtageren på grundlag af disse fremskrivninger er i stand til at genoprette rentabiliteten inden udgangen af omstruktureringsperioden. Mere specifikt vil Kommissionen undersøge, om støttemodtageren inden udgangen af regnskabsåret 2026 forventer at opnå et tilstrækkeligt afkast af driften og være i stand til at konkurrere på egen hånd.

(503) DB Cargos EBIT-margen (af indtægter, eksklusive andre driftsindtægter) forventes at være negativ ([...] %) ved udgangen af 2024 og positiv ([...] %) ved udgangen af omstruktureringsperioden i december 2026. DB Cargos rentabilitet, målt som EBIT-margen, forventes derfor at stige betydeligt i løbet af omstruktureringsperioden (og derefter at stabilisere sig) ([170]). Disse forbedrede resultater gør det ikke muligt at foretage en korrekt sammenligning med tidligere resultater, for så vidt som disse i det væsentlige var negative, og denne betydelige forbedring bygger på gennemførelsen af DB Cargos omstruktureringsplan.

(504) Desuden forventes DB Cargo at generere en positiv nettoindtægt både i referencescenariet og i det pessimistiske scenarie. En sådan positiv udvikling vil også bidrage positivt til DB Cargos egenkapital, da den forventes at fortsætte efter omstruktureringsperioden.

(505) Desuden viser de finansielle oplysninger i DB Cargos omstruktureringsplan, at dets afkastindikatorer vil blive forbedret i hele omstruktureringsperioden og nå op på et afkast af den investerede kapital på [...] % ved udgangen af 2026, som vil stige yderligere efter omstruktureringsperiodens afslutning til eksempelvis [...] % i 2030. Ifølge Tysklands beregning vil DB Cargos kapitalafkast målt ved afkastet af den investerede kapital følgelig fra udgangen af omstruktureringsperioden i 2026 og fremefter konstant være højere end niveauet for dets [...] (fodnote 112). Kommissionen mener derfor, at DB Cargos afkast af investeret kapital er højt nok til, at det kan anses for et passende forventet kapitalafkast, for så vidt som det gør det muligt for DB Cargo, efter at have dækket alle sine omkostninger, herunder afskrivninger og finansielle omkostninger, at konkurrere på markedet på egen hånd.

([170]) Det skal bemærkes, at denne EBIT-margen kun kan opnås ved en kombination af ambitiøse virksomhedsinterne foranstaltninger og det tyske tilskud til enkeltvognstrafiksektoren på ca. 300 mio. EUR om året. Hvis der ses bort fra tilskuddet, ville forretningssegmentet for enkeltvognstrafik ikke blive rentabelt igen. Det er ligeledes relevant at bemærke, at DB Cargos ansøgning om støtte til enkeltvognstrafik for 2024 endnu ikke er blevet godkendt af den tyske forbundsjernbanemyndighed. Det er derfor endnu ikke klart, i hvilket omfang finansieringen på 300 mio. EUR om året til sektoren i sidste ende vil nå DB Cargo. I referencescenariet antages det, at [...] % af dette beløb ([...] EUR pr. år) vil blive tildelt DB Cargo.

(506) Kommissionen mener, at det i endnu højere grad er tilfældet, at Tysklands fremskrivning af DB Cargos afkast af investeret kapital omfatter det begrænsede bidrag fra segmentet for enkeltvognstrafik til DB Cargos samlede rentabilitet, der som forklaret i afsnit 5.4.2.1 står over for mange udfordringer (høje faste omkostninger, begrænset jernbanenetdækning og konkurrence fra den hurtigere og mere fleksible vejtransport), men som spiller en afgørende rolle i Europas logistiknet (navnlig for industrier som f.eks. kemikaliindustrien, bilindustrien og fremstillingsindustrien, der er afhængige af fleksible jernbanegodstjenester) og er afgørende for at reducere CO_2-emissionerne og nå EU's klimamål som et mere bæredygtigt og effektivt alternativ til vejtransport.

(507) Kommissionen mener endvidere, at DB Cargos forventede resultater ifølge planen er bedre end dets peergruppes. Ved sammenligningen af de respektive EBIT-margenniveauer (EBIT er en vigtig komponent i afkastprocenten) bemærker Kommissionen, at DB Cargos EBIT-margen forventes at nå op på [...] % ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2026, mens den for sammenlignelige selskaber i gennemsnit i perioden 2021/2023 lå på 2 % for sammenlignelige aktiviteter (og på 5 %, når der kun tages hensyn til de sammenlignelige selskaber, der ikke driver enkeltvognstrafik). DB Cargo forventes således at præstere på linje med eller over sine nuværende peers.

(508) Med hensyn til solvensindikatorerne forventes DB Cargo at opretholde en positiv og voksende egenkapitalposition i hele gennemførelsesperioden for sin omstruktureringsplan, og egenkapitalprocenten (egenkapital/samlede aktiver) vil stige støt ved udgangen af omstruktureringsperioden ([...] % i december 2026) og derefter (op til [...] % i december 2030). DB Cargos rentedækningsgrad (EBIT/renteudgifter) forventes ligeledes at udvikle sig positivt i omstruktureringsplanens løbetid og nå et niveau på langt over 1x ved udgangen af 2026 (og over 1,5x i december 2030).

(509) Som et alternativ til referencescenariet i de finansielle prognoser mener Kommissionen, at det pessimistiske scenarie som defineret i omstruktureringsplanen også er tilstrækkeligt og troværdigt, for så vidt som det forudsætter en række mulige negative udviklinger, der påvirker de drivende parametre for støttemodtagerens resultater, f.eks. mulige forsinkelser i gennemførelsen af foranstaltningerne i DB Cargos omstruktureringsplan, betydelige mængdetab eller intens priskonkurrence. Kommissionen bemærker derfor, at det pessimistiske scenarie reelt tager hensyn til plausible variationer i indtægts- og omkostningsfaktorer, som alle, individuelt eller kollektivt, kan påvirke DB Cargos rentabilitet. Kommissionen bemærker endvidere, at de faktorer, der indvirker negativt på indtægter og omkostninger i det pessimistiske scenarie, anses for at finde sted samtidig.

(510) I et sådant pessimistisk scenarie påvirkes DB Cargos resultater, men forbliver positive og bæredygtige, og støttemodtagerens genoprettelse af rentabiliteten bringes således ikke i fare. Det pessimistiske scenaries forventede nettoindtægter efter dækning af alle driftsomkostninger, herunder renter og afskrivningsomkostninger, er fortsat positive ved udgangen af omstruktureringsperioden i 2026 og derefter som i referencescenariet. Selv om DB Cargos EBIT-margen i henhold til det pessimistiske scenarie ville være på [...] EUR (dvs. en margen på [...] % af indtægterne) i 2026, ville den desuden stige til tæt på [...] EUR (dvs. ca. en margen på [...] % af indtægterne) i de følgende år.

(511) DB Cargos pessimistiske scenarie for afkastet af den investerede kapital forventes ligeledes at falde til [...] % i forhold til referencescenariets [...] %, men forventes at stige til [...] % i 2030 (sammenlignet med referencescenariet på [...] %). Dette bekræfter, at DB Cargos tilbagevenden til langsigtet rentabilitet i det pessimistiske scenarie fortsat er solid på trods af alle de negative antagelser, som dette scenarie omfatter.

(512) Dette bekræftes også af den forventede udvikling i DB Cargos afkastningsgrad, som i det pessimistiske scenarie vil ligge tæt på [...] % ved udgangen af omstruktureringsperioden (sammenlignet med [...] % i referencescenariet) og stige til 2,5 % i 2030 (sammenlignet med [...] % i referencescenariet).

(513) Med hensyn til solvensindikatorerne forventes DB Cargo i henhold til det pessimistiske scenarie også at opretholde en positiv og voksende egenkapitalposition i hele omstruktureringsplanens gennemførelsesperiode. DB Cargos egenkapitalprocent (egenkapital/samlede aktiver) vil ligesom i referencescenariet stige støt ved udgangen af omstruktureringsperioden og fremefter (op til [...] %). DB Cargos rentedækningsgrad (EBIT/renteudgifter) i det pessimistiske scenarie forventes ligeledes at udvikle sig positivt i omstruktureringsplanens løbetid og nå et niveau på næsten 1x ved udgangen af 2026 (og over 1x ved udgangen af december 2030).

(514) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at den foreslåede omstruktureringsplan i både dens referencescenarie og dens pessimistiske scenarie er gennemførlig, sammenhængende og vidtrækkende og er i stand til at genoprette DB Cargos langsigtede rentabilitet inden for en rimelig tidsramme.

5.4.3. *Støttens positive virkninger på udviklingen af erhvervsgrene eller økonomiske regioner opvejer de negative virkninger i form af konkurrencefordrejninger og negative virkninger for samhandelen*

(515) For at vurdere, om støtten ikke i urimelig grad påvirker konkurrencevilkårene og samhandelsvilkårene, er det nødvendigt at undersøge støttens nødvendighed, hensigtsmæssighed og proportionalitet og sikre gennemsigtighed. Det er også nødvendigt at undersøge støttens virkninger for konkurrencen og samhandelen og vægte støttens positive virkninger for udviklingen af de økonomiske aktiviteter og områder, som støtten har til formål at støtte, samt dens øvrige positive virkninger i forhold til dens negative virkninger på det indre marked.

5.4.3.1. Statsstøttens nødvendighed og tilskyndelsesvirkning

(516) Ifølge rammebestemmelsernes punkt 53 skal medlemsstater, der agter at yde omstruktureringsstøtte, fremlægge en sammenligning med et troværdigt alternativt scenarie, der ikke indebærer statsstøtte, og som viser, at udviklingen af de økonomiske aktiviteter eller områder, der tilstræbes med støtten, jf. afsnit 3.1.1 i rammebestemmelserne, ikke vil blive nået eller ville blive nået i mindre grad uden støtten. For at påvise, at omstruktureringsstøtte har en tilskyndelsesvirkning, skal medlemsstaterne desuden påvise, at støttemodtageren uden støtten ville være blevet omstruktureret, solgt eller likvideret på en måde, der ikke ville have opfyldt det tilsigtede mål om at undgå markedssvigt eller sociale problemer (rammebestemmelsernes punkt 59).

(517) I det alternative scenarie, hvor DB AG ikke ville have opsagt resultatoverførselsaftalen og derefter have tildelt og stadig ydet omstruktureringsstøtte til afhjælpning af den negative egenkapitalsituation, ville DB Cargo have tiltrukket sig mulig mistillid fra kunder eller leverandører, som først ville tvinge DB Cargo til pludseligt at reducere sine driftstab i de forretningssegmenter, hvor de er størst, navnlig enkeltvognstrafik. DB Cargo ville snart have lidt store tab og dermed de facto være blevet insolvent.

(518) Da DB Cargos eneste aktionær historisk set er DB AG (se betragtning 13), ville det desuden være urealistisk, at en alternativ kontrollerende aktionær på kort sigt ville være blevet eller stadig ville blive tiltrukket af at stille kapital til rådighed til dækning af DB Cargos tab. Det påhvilede derfor DB AG at undgå, at støttemodtageren indstillede eller i væsentlig grad reducerede sine aktiviteter. I et kontrafaktisk scenarie uden støtte ville DB Cargo have risikeret og stadig risikere at ophøre med at levere vigtige landtransporttjenester i segmentet for enkeltvognstrafik i Tyskland, som konkurrenterne på grund af størrelse og art ikke let og rettidigt kunne udføre.

(519) Omstruktureringsstøtten har således vist sig at have haft og har stadig en afgørende virkning med hensyn til at tilskynde til gennemførelsen af alle de planlagte omstruktureringsforanstaltninger med henblik på at genoprette rentabiliteten på lang sigt, samtidig med at den beskytter støttemodtageren mod risikoen for at skulle indstille eller i høj grad reducere landtransportaktiviteterne inden for enkeltvognstrafikaktiviteter eller andre jernbanegodssegmenter, som er væsentlige bidragydere til en bæredygtig økonomisk udvikling af godstransporten i det indre marked.

5.4.3.2. Egnethed

(520) Omstruktureringsstøtte vil ikke blive betragtet som forenelig med det indre marked, hvis mindre fordrejende foranstaltninger gør det muligt at nå det samme mål. Støtten skal være behørigt forrentet, og de valgte instrumenter skal være passende i forhold til de solvens- eller likviditetsproblemer, den har til formål at imødegå ([171]).

(521) Omstruktureringsstøtten har form af en tabsoverførsel fra DB Cargo til DB AG. Denne tabsoverførsel har en positiv indvirkning på DB Cargos solvens, da den beskytter DB Cargos egenkapital mod at blive negativt påvirket af de opståede tab. Kommissionen bemærker, at tabsoverførslen ikke direkte giver DB Cargo likviditet i overensstemmelse med det forhold, at DB Cargo ikke havde likviditetsproblemer, da selskabet blev en kriseramt virksomhed.

([171]) Rammebestemmelsernes punkt 38, litra c), og punkt 54 og 58.

(522) Med hensyn til det solvensforøgende aspekt af støtten, jf. betragtning 442, ville DB Cargos egenkapital uden støtten have skullet absorbere tabene og ville således være blevet negativ i 2022. En negativ egenkapitalposition, dvs. at et selskabs passiver overstiger dets aktiver, ville være et alvorligt solvensproblem, som er blevet undgået mellem 2022 og 2024 ved tildelingen af støtten.

(523) Med hensyn til spørgsmålet om en passende godtgørelse for instrumenterne bemærker Kommissionen, at tabene i henhold til resultatoverførselsaftalen automatisk debiteres DB Cargos moderselskab DB AG. DB AG modtager ingen direkte positiv nettogodtgørelse for overførslen af tab. DB Cargo ejes imidlertid fuldt ud af DB AG, og derfor vil DB AG som eneaktionær i DB Cargo fuldt ud høste enhver fordel af DB Cargos tilbagevenden til langsigtet rentabilitet.

(524) I denne forbindelse forventes der i vurderingen et rimeligt fremtidigt finansielt afkast fra DB Cargo, som forventes at beskytte DB AG's bredere strategiske interesser, f.eks. opretholdelsen af et centralt datterselskab som DB Cargo, navnlig ved at betjene industrier som f.eks. stål-, bil- og kemikalieindustrien, som genererer en betydelig del af DB Cargos årlige indtægter på 4,5 mia. EUR. Ved at sikre fortsat drift gennem støtten bevarer Tyskland derfor DB Cargos langsigtede strategiske positionering. Vurderingen af fremskrivningerne i referencescenariet forudser med rimelighed DB Cargos kumulative økonomiske afkast i løbet af de næste 5-10 år i overensstemmelse med den forventede forrentning i hele omstruktureringsperioden og derefter. Afkastet, som er lavere end, hvad en markedsøkonomisk investor i en lignende situation og efter at have båret de seneste tab siden 2022 måske ville have, forbliver imidlertid rimeligt og tilstrækkeligt, navnlig fra det sidste år af omstruktureringsperioden og derefter. I denne forbindelse har Kommissionen beregnet den interne forrentning (IRR), som DB AG kunne forvente af den vellykkede omstruktureringsplan. Kommissionen anvender den tilgang, der er beskrevet i betragtning 378 og 379. I stedet for at basere sig på de mellemlangsigtede planer anvender Kommissionen imidlertid fremskrivningerne i omstruktureringsplanens referencescenarie. På grundlag af denne beregning kunne DB AG forvente et internt afkast på ca. [...] %. Dette interne afkast ville ligge inden for afkastintervallet for de seneste obligationer udstedt af Deutsche Bahn Finance GmbH ([172]), som i øjeblikket giver et afkast på mellem [...] % og [...] % ([173]). Derfor er godtgørelsen stort set i overensstemmelse med DB AG's finansieringsomkostninger.

(525) På dette tidspunkt vil det forventede støtteinstrument omhandle og afhjælpe den forringede solvenssituation, samtidig med at DB AG og dermed den tyske stat, hvis andel i støttemodtageren vil være steget i værdi, ville få en tilstrækkelig godtgørelse.

(526) Det følger heraf, at omstruktureringsstøtteinstrumentet er hensigtsmæssigt.

5.4.3.3. Støttens proportionalitet og byrdefordeling

(527) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 38, litra e), må omstruktureringsstøtte ikke overstige det nødvendige minimum for at nå det mål, der tilstræbes med støtten. Omstruktureringsstøttens størrelse og intensitet skal være begrænset til det strengt nødvendige minimum, så omstruktureringen kan gennemføres under hensyntagen til de finansielle muligheder, som den støttemodtagende virksomhed, dens aktionærer eller den koncern, som den tilhører, har (rammebestemmelsernes punkt 61). Det skal navnlig sikres, at der betales et passende egetbidrag til omstruktureringsomkostningerne, og at der er et passende byrdefordelingsniveau, hvis statsstøtten ydes i en form, der forbedrer modtagerens egenkapital. Ved vurderingen af disse krav vil der blive taget hensyn til eventuel redningsstøtte, der er ydet tidligere.

([172]) Obligationer med ISIN-koderne:
— XS2624017070
— XS2689049059
— XS2755487076
— XS2808189760.

([173]) Ifølge data fra https://www.boerse-frankfurt.de/en (tilgået den 27.11.2024).

5.4.3.3.1. Egetbidrag

(528) Støttemodtagerens egetbidrag til omstruktureringsomkostningerne med egne midler fra DB Cargo, dennes aktionær eller kreditorer — eller nye investorer — skal være reelt og faktisk og bør normalt være sammenligneligt med den støtte, der ydes med hensyn til indvirkningen på støttemodtagerens solvens eller likviditet. I henhold til rammebestemmelsernes punkt 63 skal Kommissionen vurdere, om de forskellige kilder til egetbidrag er faktiske og støttefri. I henhold til rammebestemmelsernes punkt 64 betragter Kommissionen normalt egetbidraget som tilstrækkeligt, hvis det udgør mindst 50 % af omstruktureringsomkostningerne.

(529) For det første skal det som en indledende overvejelse i forbindelse med vurderingen af proportionaliteten bemærkes, at størrelsen af omstruktureringsstøtten til dækning af omkostningerne ved omstruktureringsplanen de facto pr. design er begrænset til de nettotab, der er lidt i omstruktureringsperioden frem til den 31. december 2024. Derefter vil DB Cargos eventuelle nettotab — som forventet i 2025 — i mangel af den opsagte resultatoverførselsaftale med DB AG skulle bogføres og afholdes som registreret i DB Cargos resultatopgørelse og balance. Desuden omfatter DB Cargos aktionærs egetbidrag mezzaninkapital (842 mio. EUR i efterstillede konvertible lån), som kan konverteres og støtte DB Cargos egenkapital og solvens, hvis det er nødvendigt, på samme måde som omstruktureringsstøtten gjorde og gør til og med 2024.

(530) Eventuelle solvensproblemer efter opsigelsen af resultatoverførselsaftalen eller forsinkede virkninger heraf, indtil der forventes overskud, afhjælpes ved, at DB AG stiller finansieringslinjer til rådighed, og navnlig mezzaninkapitalen (842 mio. EUR i efterstillede lån), som er det største enkeltbeløb i egetbidraget. Med hensyn til DB Cargos solvens ville mezzaninkapitalen spille en lignende rolle som resultatoverførselsaftalen med hensyn til at styrke DB Cargos egenkapitalposition i betragtning af dens efterstillelse og dermed sikkerhedsmæssige placering tæt på egenkapitalen.

(531) Med hensyn til rammebestemmelsernes punkt 63 skal Kommissionen kontrollere, om de forskellige kilder til finansiering af egetbidraget til omkostningerne ved omstruktureringsplanen, der er beskrevet i afsnit 4.1.5.3.2.2, er uden støtte og reelle, dvs. tilstrækkeligt sandsynlige til at blive realiseret under gennemførelsen heraf, eksklusive fortjeneste. Med hensyn til den støttefrie karakter af støttemodtagerens eget bidrag, med undtagelse af afhændelsen af aktiver og factoring, består det primært af finansielle instrumenter eller støtte, som DB AG stiller til rådighed for DB Cargo ved hjælp af statsmidler. Det skal være strengt struktureret og skal ydes på markedsvilkår.

5.4.3.3.1.1. Mezzaninkapital (efterstillede konvertible lån på 842 mio. EUR) og kreditlinjer (325 mio. EUR og 434 mio. EUR)

(532) Kommissionen mener, at DB AG har overholdt dette princip om markedsvilkår ved for det første på grundlag af DB Cargos iboende finansielle karakteristika at tildele en målbar, verificerbar og markedsbaseret intern vurdering og for det andet ved at benchmarke de finansielle instrumenter, det leverer til DB Cargo, i forhold til data fra velrenommerede markedsprissætningsværktøjer, f.eks. LSEG Data & Analytics ([174]). Dermed sikres det, at de rentesatser, der anvendes på de forskellige instrumenter, afspejler den risiko, der er forbundet med DB Cargos vurdering.

([174]) LSEG Data & Analytics, tidligere Refinitiv, er en amerikansk-britisk global leverandør af finansielle markedsdata og infrastruktur. Virksomheden blev grundlagt i 2018 som et datterselskab af Thomson Reuters, som derefter solgte en andel på 55 % til Blackstone Group LP i august 2018. I oktober 2019 annoncerede Blackstone og Thomson Reuters salget af virksomheden til London Stock Exchange Group (LSEG). LSEG Data & Analytics betragtes som yderst pålidelig for så vidt angår finansielle markedsdata på grund af dets mangeårige omdømme, omfattende globale dækning og nøjagtighed. Virksomheden leverer nøjagtige realtidsdata på tværs af forskellige aktivklasser og er integreret med større finansielle systemer. LSEG Data & Analytics oplyser, at virksomheden følger strenge lovgivningsmæssige standarder, der sikrer gennemsigtighed og overholdelse. Dens tilknytning til LSEG har yderligere styrket dens troværdighed. Finansielle institutioner, analytikere og regulatorer har tillid til LSEG Data & Analytics i medfør af virksomhedens robuste data- og analyseværktøjer, hvilket gør den til en hjørnesten i den finansielle sektor.

(533) Inden for virksomhedsfinansiering fungerer kreditvurderinger som et vigtigt redskab til vurdering af en virksomheds misligholdelsesrisiko og dermed dens gældsomkostninger. Ifølge trade-off-teorien om kapitalstruktur afvejer virksomhederne fordelene ved gæld (skatteskjolde) mod omkostningerne (konkursrisiko og renteomkostninger). Når virksomheder som f.eks. DB Cargo står over for et finansielt pres, hvilket afspejles i lavere kreditvurderinger, stiger deres låneomkostninger på grund af øget risiko for misligholdelse.

(534) I den forbindelse mener Kommissionen, at det forhold, at DB AG internt vurderer DB Cargos kreditværdighed ved hjælp af etablerede virksomhedsfinansieringsprincipper, der er i overensstemmelse med dem, der anvendes af kreditvurderingsbureauer f.eks. S&P ([175]), er et solidt grundlag for fastsættelsen af DB Cargos interne kreditvurdering, da den interne kreditvurderingsproces i store virksomheder typisk afspejler eksterne bureauers metoder, men er tilpasset, så den bedre afspejler selskabets strategiske og operationelle indsigt. Kommissionen mener derfor, at DB AG's interne vurderingsproces sikrer, at DB AG's bidrag er struktureret i overensstemmelse med de gældende reguleringsmæssige standarder og i overensstemmelse med de markedsprincipper, der danner grundlag for fastsættelsen af passende risikopræmier og rentesatser på finansielle instrumenter, f.eks. efterstillede lån, mezzaninfinansiering og kreditlinjer, som DB AG stiller til rådighed for DB Cargo som støttemodtagerens eget bidrag til finansieringsomkostningerne i forbindelse med DB Cargos omstruktureringsplan.

(535) Kommissionen anerkender endvidere, at de finansielle parametre f.eks. »inddrivelsesdækning« (dvs. operationel likviditet efter skat divideret med nettogæld), »nettogæld/EBITDA ([176])« og »EBITDA/rentedækning ([177])«, som DB AG bruger som referencer til at klassificere sine datterselskaber, herunder DB Cargo, i forskellige kredit- og vurderingsklasser ved hjælp af finansielle nøgletal, er grundlæggende i kreditrisikovurderinger og bredt anerkendt i corporate finance-teorien ([178]) til evaluering af en virksomheds gældsbæredygtighed, likviditet og operationelle resultater, og som sådan regelmæssigt anvendes af finansmarkedsanalytikere, der vurderer virksomheders kreditværdighed.

(536) Med hensyn til DB Cargo mener Kommissionen, at DB AG's beslutning efter sin gennemgang af DB Cargos finansielle resultater og prognoser (f.eks. forventet EBITDA for 2024) om at nedjustere DB Cargos interne vurdering fra »[...]« til »[...]«, navnlig på grundlag af forværringen af DB Cargos finansielle sundhed fra 2021 til 2023, er en forsigtig tilgang, som bidrager til fastsættelsen af mere realistiske og passende rentesatser for de relevante finansielle instrumenter, som DB AG har stillet til rådighed for DB Cargo.

(537) Nedjusteringen til »[...]« indikerer, at DB Cargo er i kategorien high-yield (junk bond), som ofte forbindes med nødlidende virksomheder, hvor sandsynligheden for misligholdelse kvantificeres ved brug af kreditrisikomodeller, f.eks. Altman Z-Score- og Merton-modellen ([179]), som afspejler DB AG's brug af finansielle nøgletal og markedsforhold i den interne kreditvurderingsproces.

(538) Kommissionen mener derfor, at DB Cargos interne kreditvurdering på »[...]« på passende vis afspejler selskabets forværrede kreditværdighed efter den forventede forværring af dets EBITDA i 2024 som følge af branchens udfordringer og operationelle vanskeligheder, hvilket svækker selskabets evne til at generere tilstrækkelige driftsindtægter til at opfylde dets gældsforpligtelser, navnlig i lyset af DB Cargos kapitalintensive karakter som logistikvirksomhed.

([175]) F.eks. S&P's offentliggjorte historiske sandsynligheder for misligholdelse.

([176]) Forholdet mellem nettogæld og EBITDA måler en virksomheds gearing og angiver, hvor mange år det ville tage for virksomheden at tilbagebetale sin gæld, hvis både gæld og EBITDA forblev konstante. Som bedste praksis ses et forhold på over 3 ofte som et tegn på forhøjet kreditrisiko, og for DB Cargo bidrog et højt nettogæld/EBITDA-forhold sandsynligvis til nedjusteringen af vurderingen.

([177]) EBITDA/rentedækningsgraden måler virksomhedens evne til at opfylde sine gældsforpligtelser, hvor højere værdier afspejler større finansiel stabilitet.

([178]) Ifølge moderne virksomhedsfinansieringspraksis vurderer en omfattende intern kreditvurderingsmodel både kvantitative faktorer (finansielle nøgletal) og kvalitative faktorer (forretningsudsigter, ledelseskvalitet og brancherisiko).

([179]) Altman Z-Score er en finansiel model, der anvendes til at forudsige en virksomheds sandsynlighed for konkurs. Den kombinerer flere finansielle nøgletal i en enkelt score, hvor højere scorer indikerer lavere risiko for insolvens. Merton-modellen estimerer en virksomheds kreditrisiko ved at beregne sandsynligheden for misligholdelse på grundlag af virksomhedens aktivværdi i forhold til dens passiver ved hjælp af teorien om prisfastsættelse af optioner.

(539) Denne vurdering, som omfatter en højere kreditrisiko i forhold til datterselskaber med en højere vurdering, har direkte indvirkning på rentesatserne for gældsfinansiering, da gæld ifølge Modigliani-Miller-teorien ([180]) bliver stadig dyrere i tilfælde af finansielle vanskeligheder, hvilket afspejler den øgede misligholdelsesrisikopræmie. Kommissionen mener derfor, at de rentesatser, som DB AG anvendte på DB Cargos mezzaninkapital (også kaldet efterstillede konvertible lån) på 842 mio. EUR og to kreditlinjer på 325 mio. EUR og 434 mio. EUR, afspejler denne risikopræmie og overholder de almindeligt anerkendte virksomhedsfinansieringsprincipper om risikojusteret afkast og tager behørigt hensyn til DB Cargos »[...]«-vurdering og dermed sikrer, at lånevilkårene er konkurrencedygtige med lignende højtforrentede obligationer på markedet.

(540) Efter vurderingen af de pågældende rentesatsers komponenter og tillæg og deres finansielle begrundelse er det også hensigtsmæssigt i praksis at vurdere det renteniveau, der følger af anvendelsen af bestemmelserne i de respektive finansieringsaftaler for mezzaninkapitalen (eller efterstillede lån) og de to kreditlinjer, der er ydet til DB Cargo.

(541) Da DB Cargo i denne henseende ikke låner fra eksterne finansielle institutioner eller banker, er der ingen observerbare markedsrenter på selskabets lån, der ville være tilgængelige som sammenligningsgrundlag. Det er heller ikke praktisk muligt at identificere en jernbanegodsoperatør — eller anden operatør — der låner på markedsvilkår, som ville være tilstrækkeligt ens i driftsmæssig og finansiel profil, og som kunne anvendes til at drage en gyldig konklusion om DB Cargos låneomkostninger, hvis den skaffede finansiering fra markeder eller finansielle institutioner. I en sådan situation fastsætter Kommissionens meddelelse om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten kriterier for fastsættelse af en erstatning for markedsrenten ([181]).

(542) Den passende erstatning, der følger af meddelelsen om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten, ville derfor være et lån fra et moderselskab til et datterselskab, f.eks. DB Cargo, med en svag vurdering og ingen ekstern låntagning. I tilfælde af misligholdelse vil moderselskabet/långiveren stadig være berettiget til at søge fyldestgørelse i datterselskabets ubehæftede aktiver. DB Cargos anlægsaktiver udgør [...] mia. EUR på balancen, hvilket er et godt stykke over de samlede finansielle instrumenter på 1,7 mia. EUR, som DB AG stiller til rådighed til dækning af omkostningerne i forbindelse med DB Cargos omstruktureringsplan. Långiveren ville således ikke have et lavt tab, hvis DB Cargo misligholdt sine forpligtelser. Den deraf følgende rentesats (erstatning), der opkræves af moderselskabet/långiveren, ville være [...] og [...] som fastsat i meddelelsen om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten. Den årlige rentesats på [...] %, som DB AG opkræver af DB Cargo på de to kreditlinjer, som er de mest privilegerede lån af egetbidrag, ligger inden for intervallet for erstatningsrentesatserne: langt over den tidligere erstatningsrentesats og tæt på sidstnævnte erstatning. Risikobetonet finansiering med hensyn til anciennitet, f.eks. mezzaninkapital ([182]) (eller efterstillede konvertible lån), opnår meget højere renter i henhold til den markedsbaserede og objektive metode, der er fastsat i kreditaftalerne med DB AG, på op til [...] % på nuværende tidspunkt.

(543) Kommissionen indhentede også finansielle data fra databasen *S&P Capital IQ* ([183]) til benchmarking af de rentesatser, som DB Cargo skal betale for kreditlinjerne og mezzaninkapitalen. I den forbindelse indsamlede Kommissionen data om afkastet af erhvervsobligationer for ikkefinansielle selskaber med en risikoprofil svarende til DB Cargos, dvs. selskaber med vurderingerne »[...]« og »[...]«. I Figur 9 vises rentekurverne for erhvervsobligationer for sådanne selskaber. For en bestemt risikogruppe giver kurven et relevant skøn over det afkast, som markedet aktuelt prissætter disse udstederes gæld til. Kommissionen anvender obligationsafkastet som benchmarkingerstatning, da et obligationsafkast er det afkast, en investor opnår på en obligation, hvilket giver en god indikation af de samlede låneomkostninger for et selskab.

([180]) Ifølge Modigliani-Miller-teorien påvirker kreditvurderinger, vanskeligheder og konkursrisici ikke en virksomheds værdi i et perfekt marked, da kapitalstrukturen er irrelevant. I virkeligheden har disse faktorer imidlertid betydning, fordi markederne ikke er perfekte. Kreditvurderinger og konkursrisici påvirker derfor altid låneomkostninger/renteudgifter, investorernes opfattelse og nødlidende virksomheders finansielle stabilitet, hvilket gør beslutninger om kapitalstruktur afgørende i realistiske scenarier.

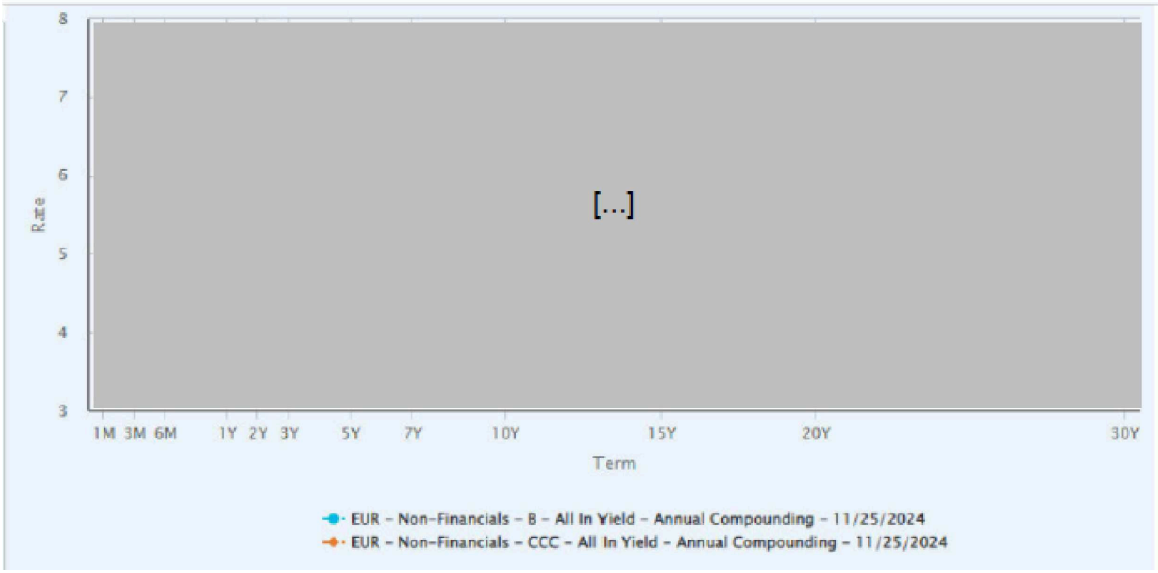
([181]) EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6.

([182]) Mezzaninfinansiering har typisk en højere rente på grund af sin position under seniorgælden i kapitalstrukturen, hvilket er i overensstemmelse med hakkeordensteorien inden for virksomhedsfinansiering. Denne teori fastslår, at virksomheder foretrækker at rejse kapital i rækkefølgen fra mindst til mest omkostningskrævende, hvor mezzaninfinansiering repræsenterer en mulighed mellem egenkapital og seniorgæld. I det særlige tilfælde med DB Cargo og i modsætning til andre tilfælde af mezzaninfinansiering giver mezzaninlånet fra DB AG ikke mulighed for at suspendere rentebetalingen eller udskyde tilbagebetalingsdatoen, hvilket medfører en lavere rentebyrde end ved ren egenkapitalfinansiering, som hverken har en løbetid eller en forpligtelse til at betale renter.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Figur 9

Rentekurve for erhvervsobligationer med forskellige løbetider og vurderinger



Kilde: *S&P Capital IQ tilgået den 26. november 2024.*

(544) Kommissionen bemærker, at den gældende rentesats for den individuelle udnyttelse af kreditmuligheden beregnes for de midlertidige kreditlinjer, jf. betragtning 257, litra f), og betragtning 257, litra b). Med udgangspunkt i eksemplet med perioden på seks måneder, for hvilken rentesatserne ifølge den rentemetode, der er beskrevet i aftalerne, på nuværende tidspunkt ligger på [...] % på årsbasis, bemærker Kommissionen, at markedet i øjeblikket prissætter gæld med en løbetid på seks måneder til [...] % for selskaber med en »[...]«-vurdering og til [...] % for selskaber med en »[...]«-vurdering. DB Cargos rente ville falde inden for disse to grænser og være tættere på den øvre grænse. Renten synes derfor at være i overensstemmelse med markedets forventninger.

(545) Med hensyn til de efterstillede konvertible lån bemærker Kommissionen, jf. betragtning 257, litra a)-e), at disse lån har løbetider på mellem ca. fem år og ca. syv år med en gældende rentesats på [...] % på årsbasis på nuværende tidspunkt. I øjeblikket fastsættes markedsprisen for gæld med en løbetid på fem år til [...] % for selskaber med en »[...]«-vurdering og til [...] % for selskaber med en »[...]«-vurdering. Desuden er afkastet for obligationer med en løbetid på syv år i øjeblikket prissat til [...] % for selskaber med en »[...]«-vurdering og til [...] % for selskaber med en »[...]«-vurdering. Det betyder, at DB Cargo betaler en betydelig præmie for den mere risikobetonede karakter af de efterstillede konvertible lån i forhold til de aktuelle obligationsrenter. Også med hensyn til de efterstillede konvertible lån viser benchmarkingen derfor ikke, at finansieringen ville blive ydet af DB AG på åbenbart fordelagtige vilkår til DB Cargo.

(546) Det følger heraf, at de vilkår, på hvilke finansieringen af mezzaninkapitalen og kreditlinjerne stilles til rådighed for DB Cargo som kilder til egetbidrag, er i overensstemmelse med og faktisk ligger over erstatninger og benchmarks for markedsrenten og dermed er støttefrie.

5.4.3.3.1.2. Provenu af afhændelser af aktiver ([460-560] mio. EUR)

(547) DB Cargos afhændelser af aktiver til en værdi af [460-560] mio. EUR, som skal finde sted i omstruktureringsperioden, omfatter ikke koncerninterne køb, og de kan derfor betragtes som værende uden statsmidler. De foreliggende eksempler på salg, der allerede er foretaget til private erhvervsdrivende, og de principper, der ligger til grund for det planlagte salg, tyder desuden på en markedsbaseret tilgang til udvælgelse af købere, der bevarer DB Cargos interesser (se afsnit 4.1.5), som Tyskland og DB Cargo bør følge i forbindelse med afhændelser og salg af aktiver, der er indgået forpligtelser for.

(548) Rammebestemmelsernes punkt 63 udelukker imidlertid forventninger om fremtidige overskud fra omfanget af de faktiske bidrag. Det reelle og faktiske egetbidrag fra DB Cargo, som Tyskland har identificeret, omfatter et forventet provenu på [460-560] mio. EUR fra salg af aktiver eller kapitalandele, der skal finde sted [...]. Det fulde provenu er endnu ikke tilstrækkeligt sikkert. I et andet tidligere tilfælde af forenelig støtte til en konkurrent inden for jernbanegodstransport fandt Kommissionen, at et tilsagn om at afhænde aktiver eller kapitalandele i løbet af omstruktureringsplanen ud over finansiering fra moderselskabet var en gyldig kilde til faktisk egetbidrag, selv om det ikke var gennemført fuldt ud, eller der ikke fandtes forpligtede købere ([184]).

(549) Ved vurderingen af proportionaliteten af omstruktureringsstøtten til DB Cargo vil Kommissionen imidlertid konservativt se bort fra de indtægter, der forventes fra afhændelser eller salg af aktiver, der endnu ikke er undertegnet, og aktiver, for hvilke der ikke er identificeret tilstrækkeligt engagerede købere, og/eller salgsprisen er blot et skøn. De relevante omkostninger, der forventes afholdt for det samme beløb, vil derfor skulle finansieres med forventede driftsindtægter fra normal drift.

(550) Det fremgår af de tyske myndigheders beskrivelse af situationen, at de forventede indtægter fra afhændelser eller salg af aktiver, der er undertegnet, og dem, for hvilke der foreligger bindende tilbud fra identificerede købere, beløber sig til [...] EUR ud af det samlede forventede salg på [460-560] mio. EUR (betragtning 325). Disse tidligere indtægter, der allerede er betalt til eller er umiddelbart forestående for DB Cargo, bør betragtes som reelle og faktiske bidrag fra støttemodtageren.

5.4.3.3.1.3. HSBC's factoring af tilgodehavender ([100-140] mio. EUR)

(551) Factoring af tilgodehavender på [100-140] mio. EUR accepteres af [...], en privat bank udvalgt efter en udbudsprocedure med det bedste bindende tilbud (betragtning 257, litra c) og f)). Factoring af tilgodehavender reducerer og vil reducere DB Cargos omkostninger og forbedre selskabets driftskapital og pengestrømme. På grund af tilvejebringelse ved hjælp af midler, som ikke er under den tyske stats kontrol, er factoring foretaget af [...] en kilde til støttefrit og faktisk egetbidrag.

5.4.3.3.1.4. Overførsel og dækning af personalelønninger og fratrædelsesomkostninger ([100-140] mio. EUR)

(552) Omkostningerne i forbindelse med reduktionen af antallet af DB Cargo-medarbejdere som følge af omstruktureringsplanen vil blive dækket af bidraget fra DB JobService Gmbh (betragtning 257, litra c) og f)). Reduktionen og omfordelingen inden for DB-koncernen er blevet aftalt af de kompetente interne organer for et præcist antal medarbejdere, således at DB JobService Gmbh's involvering er sikker, defineret og nøjagtigt kvantificeret. Dette bidrag er et resultat af anvendelsen af DB AG's på forhånd fastlagte virksomhedsregler og -politikker. DB Cargos beslutning om at anvende tjenesten er en selvstændig beslutning inden for koncernen, som sandsynligvis ikke skyldes statslig indgriben eller indblanding som aktionær i DB AG.

(553) DB JobService Gmbh's rolle som intern tjenesteudbyder svarer desuden til den rolle, som vikarbureauer på arbejdsmarkedet spiller med hensyn til omfordeling af afskediget personale. Den koncerninterne karakter af omfanget, leveringen og værdien af den leverede tjeneste er ikke til hinder for at antage, at tjenesten leveres på markedsvilkår, som det ville være tilfældet for en privatejet koncern af tilsvarende størrelse og med tilsvarende aktiviteter. Det følger heraf, at denne bidragskilde er uden støtte og er reel og faktisk.

5.4.3.3.1.5. Konklusion

(554) De midler, der stilles til rådighed af støttemodtageren og dennes aktionær og factoringbank, kan betragtes som værende uden statsstøtte. De bidrag, som Tyskland har foreslået, beløber sig reelt til 2 291 mio. EUR og overstiger det anslåede omstruktureringsstøttebeløb på 1 914 mio. EUR, hvilket svarer til 54 % af den nødvendige finansiering af omkostningerne ved planen. Støtten er begrænset til højst de tab, der er lidt i 2022 og 2023, og dem, der er planlagt for 2024, således at den fortsat vil være forholdsmæssig, hvis de faktiske tab, der blev registreret den 31. december 2024, og som stadig blev overført i henhold til resultatoverførselsaftalen, forblev under beløbet for egetbidraget fra DB Cargo.

([184]) Beslutning C(2004) 3955 final af 2.3.2005, betragtning 82-87 og 186-187.

(555) Disse bidrag skal imidlertid også være reelle og faktiske, hvilket ikke er tilfældet for det samlede forventede provenu på [460-560] mio. EUR fra afhændelse af kapitalandele eller salg af aktiver i omstruktureringsperioden. Selv under den yderst konservative antagelse, at der ikke ville være noget provenu fra de salg og afhændelser, som DB Cargo skal foretage i omstruktureringsperioden, og for hvilke der endnu ikke er tilstrækkeligt engagerede købere, ville det faktiske egetbidrag til omkostningerne fra de resterende kilder til støttefri finansiering, der nu er sikret, stadig beløbe sig til 50 % af det samlede beløb.

(556) Derfor er kravet i rammebestemmelsernes punkt 64, ifølge hvilket støttemodtagerens egetbidrag normalt vil være tilstrækkeligt, hvis det udgør 50 % af omstruktureringsomkostningerne og er betydeligt, opfyldt.

5.4.3.3.2. Byrdefordeling

(557) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 65-67 kan statsstøtte, der ydes i en form, der styrker støttemodtagerens egenkapital, have den virkning, at aktionærer og efterstillede kreditorer beskyttes mod konsekvenserne af deres valg om at investere i støttemodtageren, hvilket skaber problemer med moral hazard og undergraver markedsdisciplinen. Derfor bør støtte til dækning af tab kun ydes på vilkår, der indebærer en passende byrdefordeling mellem eksisterende investorer, og statslig indgriben bør finde sted, efter at tabene er gjort op og tilskrevet de eksisterende aktionærer og efterstillede kreditorer.

(558) Passende byrdefordeling betyder normalt, at de hidtidige aktionærer og, hvis det er nødvendigt, de efterstillede kreditorer skal bære tidligere tab fuldt ud. Efterstillede kreditorer bør enten bidrage til at bære tabene ved konvertering af gæld til egenkapital eller ved nedskrivninger af de relevante instrumenters hovedstol. Derfor bør statslig indgriben først finde sted, efter at tabene er gjort op og tilskrevet de eksisterende aktionærer og efterstillede kreditorer Under alle omstændigheder skal kapitaludstrømning fra den støttemodtagende virksomhed til indehavere af egenkapitalinstrumenter eller efterstillede kreditorer i omstruktureringsperioden undgås i det omfang, det er lovligt muligt, medmindre det i uforholdsmæssig høj grad vil påvirke dem, der har indskudt ny kapital (rammebestemmelsernes punkt 66).

(559) I rammebestemmelsernes punkt 67 fastsættes det endvidere, at enhver statsstøtte, der forbedrer støttemodtagerens egenkapital, kun bør ydes på vilkår, der giver staten en rimelig del af støttemodtagerens fremtidige gevinster, og som står mål med det beløb, staten har indskudt, og i forhold til virksomhedens tilbageværende egenkapital, efter tabene er gjort op.

(560) I den foreliggende sag tilskynder omstruktureringsstøtten ikke til moral hazard eller overdreven risikotagning til fordel for støttemodtagerens aktionærer eller kreditorer. Der er således ingen efterstillede kreditorer, der har finansieret DB Cargo, da hele DB Cargos finansiering er blevet ydet på koncernintern basis direkte fra DB AG's Treasury-afdeling. På dette tidspunkt er DB Cargos tab, som resultatoverførselsaftalen forhindrede i at opstå, de facto blevet og vil blive overtaget af eneaktionæren DB AG i 2024 ved overførsel af sådanne tab i forbindelse med gennemførelsen af resultatoverførselsaftalen fra den 31. december 2022. Der er derfor ingen registrerede tab, der kan absorberes af eller tilskrives DB AG. Regnskabsmæssigt er tabene ikke blevet bogført eller absorberet. De er imidlertid de facto allerede blevet støttet af eneaktionæren i DB Cargo. Da tabsoverførslen, omstruktureringsstøtten og ophøret af resultatoverførselsaftalen fra den 31. december 2024 forhindrer automatisk overførsel af DB Cargos overskud til DB AG, er en sådan egenkapitalforøgende støtte i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 66.

(561) Omstruktureringsstøtten er også i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 67, fordi Tyskland, som er eneaktionær gennem DB AG i DB Cargo, i betragtning af de egenkapitalforbedringer, som støtten medfører ved at forhindre nettotab i at udhule den, fuldt ud vil høste alle potentielle aktionærfordele som følge af de forventede fordele ved gennemførelsen af omstruktureringsplanen og genoprettelsen af DB Cargos langsigtede rentabilitet. Dette gælder, uanset om fremtidige fordele opstår i form af fremtidigt udbytte eller i form af tilbageholdte nettoindtægter, der øger egenkapitalen og værdien af den indirekte statslige aktiepost, som tabsoverførslerne har forbedret siden 2022 og stadig vil forbedre i 2024. Det følger heraf, at vilkårene for den statslige intervention gennem DB AG giver Tyskland en rimelig andel af DB Cargos fremtidige værditilvækst.

5.4.3.3.3. Konklusion

(562) Kommissionen konkluderer derfor, at omstruktureringsstøtten er forholdsmæssig og indebærer en passende byrdefordeling.

5.4.3.4. Princippet om engangsstøtte og begrænsning af konkurrencefordrejninger

(563) For at sikre, at støttens negative virkninger begrænses for at undgå unødige virkninger for konkurrencen og samhandelen, og for at sikre, at den samlede balance er positiv ([185]), skal støtten ydes til kriseramte virksomheder i overensstemmelse med princippet om engangsstøtte, der begrænser støtten til en periode på ti år.

(564) Kommissionen tillader kun omstruktureringsstøtte til én omstrukturering og, hvis det er relevant, forudsat at der er gået mere end ti år efter en tidligere tildeling af omstruktureringsstøtte, eller efter at omstruktureringsplanen er afsluttet eller indstillet ([186]). Kommissionen tillader undtagelser fra denne regel, når omstruktureringsstøtten følger en redningsstøtte som led i en enkelt omstrukturering ([187]).

5.4.3.4.1.1. Princippet om engangsstøtte

(565) Omstruktureringsstøtten støtter kun én omstrukturering af støttemodtageren. De tyske myndigheder har bekræftet, at støttemodtageren ikke tidligere har modtaget rednings- eller omstruktureringsstøtte eller midlertidig omstruktureringsstøtte og ikke tilhører en større gruppe af virksomheder, der kunne have modtaget en sådan støtte. Kommissionens vurdering af DB Cargos tidligere finansielle situation samt Kommissionens optegnelser over tidligere rednings- eller omstruktureringsstøtte og midlertidig omstruktureringsstøtte bekræfter denne erklæring. Omstruktureringsstøtten er derfor i overensstemmelse med princippet om engangsstøtte.

(566) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 74 udvides princippet om engangsstøtte til at omfatte koncernen, således at Kommissionen, når en koncern har modtaget redningsstøtte, omstruktureringsstøtte eller midlertidig omstruktureringsstøtte, normalt ikke vil tillade yderligere rednings- eller omstruktureringsstøtte til koncernen selv eller nogen af de enheder, der tilhører koncernen, medmindre der er gået ti år, siden støtten blev ydet, omstruktureringsperioden sluttede, eller gennemførelsen af omstruktureringsplanen blev indstillet, alt efter hvad der indtraf sidst. Desuden skal medlemsstaterne påvise, at der ikke vil blive videregivet støtte fra koncernen eller andre koncernenheder til den tidligere støttemodtager, når en enhed, der tilhører en koncern, har modtaget redningsstøtte, omstruktureringsstøtte eller midlertidig omstruktureringsstøtte, men hvor koncernen som helhed samt de øvrige enheder i koncernen fortsat er berettiget til rednings- eller omstruktureringsstøtte.

(567) Med hensyn til DB-koncernen har de tyske myndigheder bekræftet, at støttemodtagerens moderselskab og dens søsterselskaber ikke tidligere har modtaget redningsstøtte, omstruktureringsstøtte eller midlertidig omstruktureringsstøtte. Kommissionens oplysninger om tidligere rednings- eller omstruktureringsstøtte og midlertidig omstruktureringsstøtte bekræfter denne erklæring. Redningsstøtten er derfor i overensstemmelse med princippet om engangsstøtte.

5.4.3.4.1.2. Begrænsning af konkurrencefordrejning

(568) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 76 ff. skal der, når der ydes omstruktureringsstøtte, træffes foranstaltninger til at begrænse konkurrencefordrejning, således at negative virkninger for samhandelsvilkårene begrænses mest muligt og de positive virkninger opvejer de skadelige virkninger. Som forklaret i rammebestemmelsernes punkt 87-93 bør konkurrenceforanstaltningerne fastsættes i forhold til støttens konkurrencefordrejende virkninger, herunder navnlig: Relevante faktorer er navnlig støttens størrelse og art samt de betingelser og omstændigheder, hvorunder den ydes, graden af egetbidrag og byrdefordeling samt DB Cargos størrelse og relative betydning på markedet og det pågældende markeds karakteristika. Foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger bør endvidere ikke bringe udsigterne til genoprettelse af rentabiliteten i fare, og de bør heller ikke ske på bekostning af forbrugerne og konkurrencen.

([185]) Rammebestemmelsernes punkt 38, litra f).
([186]) Rammebestemmelsernes punkt 70 og 71.
([187]) Rammebestemmelsernes punkt 72, litra a).

(569) Endelig minder rammebestemmelsernes punkt 122 om, at støttemodtageren fuldt ud skal gennemføre omstruktureringsplanen og opfylde alle andre forpligtelser, der er fastsat i Kommissionens afgørelse om godkendelse af støtten. Som nærmere beskrevet i afsnit 4.1.5 har Tyskland givet tilsagn om, at DB Cargo vil gennemføre følgende foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, som vil finde anvendelse [...]: i) et salg af kapitalandele (som beskrevet i afsnit 4.1.5.1.2), ii) et forbud mod at annoncere modtaget statsstøtte (se betragtning 301), iii) et forbud mod erhvervelser (se afsnit 4.1.5.1.1), iv) et tilsagn om at outsource visse produktionsmængder (se afsnit 4.1.5.2), v) et tilsagn om at begrænse DB Cargos produktionsmængder (se afsnit 4.1.5.3) og vi) et salg af lokomotiver (se afsnit 4.1.5.4). DB Cargo bør derfor af egen drift gennemføre de pågældende foranstaltninger omhyggeligt og rettidigt.

(570) Ved vurderingen af den korrekte kalibrering af disse foranstaltninger skal der tages hensyn til indvirkningen på konkurrencen af omstruktureringsstøtten til DB Cargo i lyset af graden af egetbidrag og byrdefordeling, der er opnået i den foreliggende sag. Med hensyn til egetbidraget støtter arten og størrelsen af de forskellige kilder og instrumenter konklusionen om, at støtten er forholdsmæssig, samtidig med at det viser den nuværende aktionærs tillid til DB Cargos fortsatte drift med forbehold af selskabets omstrukturering. Desuden sikres der en passende byrdefordeling, da den eksisterende aktionær har absorberet DB Cargos tab (herunder gennem støtteforanstaltningen), DB Cargo har ingen efterstillet gæld, og staten er berettiget til gennem DB AG at modtage en rimelig andel af de fremtidige gevinster af DB Cargos værdi.

(571) Med hensyn til støttens størrelse og art (rammebestemmelsernes punkt 88) bemærker Kommissionen, at de tab, der er overført i henhold til resultatoverførselsaftalen siden 2022, i alt beløber sig til ca. 1 914 mio. EUR (se tabel 19). Selv om de i alt udgør [...] af DB Cargos forventede årlige indtægter i 2024 (se tabel 21 i betragtning 282), falder deres betydning, når de årligt overførte tab sammenlignes særskilt med de årlige indtægter i det pågældende år (tabel 21 i betragtning 282) eller med de samlede aktiver (tabel 22): henholdsvis [...] % af indtægterne i 2022, [...] % i 2023 og [...] % i 2024 samt [...] % af de samlede aktiver i 2022, [...] % i 2023 og [...] % i 2024. Også under hensyntagen til jernbanegodstransportens andel af det samlede godstransportmarked i Tyskland (tabel 31) eller endog dimensionen af markedet for jernbanegodstransport i Tyskland, der anslås at generere indtægter på ca. 6,3 mia. EUR i 2022 og vokse i forhold til 2021 (som vist i Figur 10), synes støttebeløbet ikke at være for højt.

Figur 10

Udviklingen i indtægterne på det tyske jernbanemarked i mia. EUR (jernbanegodstransport i grå/øverst i kolonnerne)

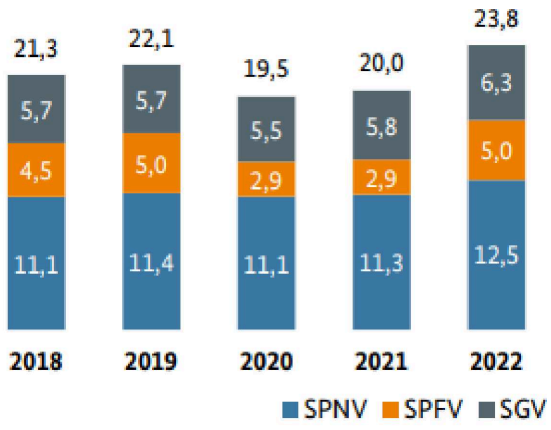


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Kilde: Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de) (senest tilgået den 10. oktober 2024).

(572) Kommissionen bemærker, at DB Cargo leverer ca. 8,5 % af de godstransporttjenester, der leveres i Tyskland (2022, relativt stabilt med tilsvarende andele på ca. 10 % eller derunder i de foregående år). Med hensyn til jernbanegodstransportens snævrere økonomiske aktivitet var dens markedsandel i Tyskland for alle segmenter (enkeltvognstrafik, kombineret vej-/jernbanetransport og bloktog) samlet set mere signifikant med omkring 43 % i 2022. DB Cargos andel af jernbanegodstransporten har imidlertid været konstant faldende, og andre tjenesteudbydere har vundet større andele (betragtning 26). Med hensyn til et bredere geografisk område for jernbanegodstransport i det indre marked leverer DB Cargo desuden godstransporttjenester i en række andre medlemsstater og har markedsandele på mellem [...] % og [...] % i disse lande. Som det fremgår af Figur 2, har DB Cargo ikke desto mindre en samlet markedsandel på ca. 22 %, som har været konstant faldende i de senere år, hvilket har reduceret DB Cargos markedsposition. Ud over i Tyskland opnår DB Cargo desuden kun betydelige markedsandele i to andre medlemsstater, nemlig [...] (se betragtning 26 og 27 samt tabel 2, tabel 2 og 12). Med hensyn til de forskellige forretningssegmenter (enkeltvognstrafik, kombineret vej-/jernbanetransport og bloktog) har DB Cargo næsten en monopolstilling på markedet for enkeltvognstrafik i Tyskland, samtidig med at selskabet har betydelige markedsandele på mellem [...] % og [...] % i segmenterne bloktog og kombineret transport (se tabel 3). Ifølge en rapport fra Bundesnetzagentur havde DB Cargo kun 39,3 % af det relativt diversificerede samlede jernbanegodsmarked i Tyskland i 2023, som således også omfattede segmentet for enkeltvognstrafik, hvor de fleste af de meget mange jernbanegodsleverandører ikke er aktive (tabel 3).

Figur 11

Jernbanegodsmarkedet i Tyskland i 2023

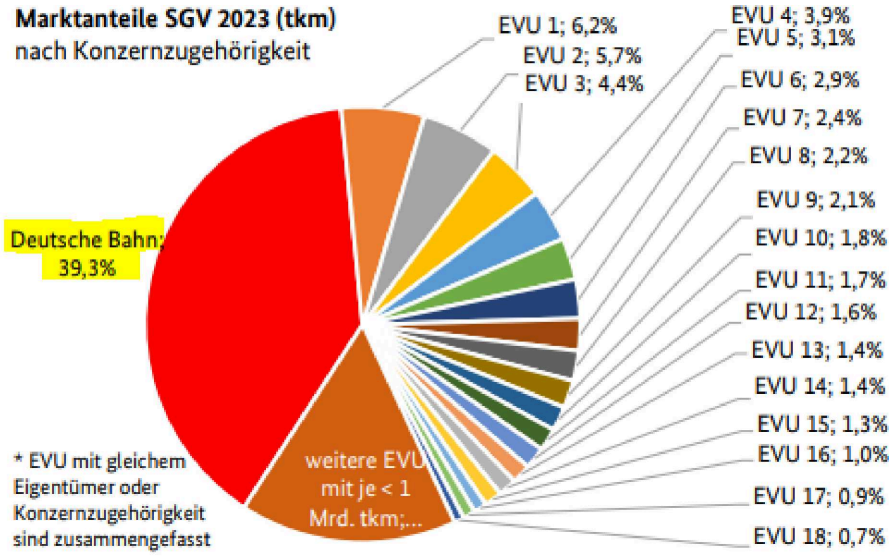


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Kilde: *Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de) (senest tilgået den 10. oktober 2024).*

(573) Under hensyntagen til støttens størrelse og art, graden af egetbidrag og byrdefordeling og DB Cargos markedsposition (se betragtning 570-572) vil Kommissionen vurdere hensigtsmæssigheden af de foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, som Tyskland har foreslået.

5.4.3.4.1.2.1. Strukturforanstaltninger

Salg af kapitalandele

(574) Salget af kapitalandele, jf. betragtning 305 ff., vedrører afhændelse af forretningsinteresser på going concern-basis i rentable virksomheder. Afhændelserne i [...] vedrører navnlig afhændelsen af datterselskaber, der indirekte kontrolleres af DB Cargo (se betragtning 324). Som Tyskland har dokumenteret, har selskaberne historisk set været overskudsgivende (se tabel 30), og dermed ville DB Cargo-koncernens udtræden straks åbne nye muligheder for konkurrenterne, hvilket fremgår af den interesse, som potentielle købere allerede har vist (se betragtning 325). Kommissionen bemærker, at afhændelserne ikke kun vedrører Tyskland ([...]), men også [...], hvor DB Cargo-koncernen har en betydelig markedsandel.

(575) Desuden vedrører afhændelsen af mere end [...] historisk set overskudsgivende virksomheder, som det fremgår af tabel 30.

(576) Med hensyn til afhændelserne af [...] er der en due diligence-procedure i gang (se betragtning 325, litra c), og interessen i disse aktiver viser derfor DB Cargo-koncernens potentielle muligheder for konkurrenter. Denne afhændelse vedrører også rentable virksomheder, selv om [...] genererede et tab i 2023.

(577) Hvis tilsagnet ikke er gennemført fuldt ud senest den 31. december 2026, vil det desuden være op til Kommissionen at vurdere, om de indførte alternativer er af sammenlignelig størrelse og virkning.

Salg af lokomotiver

(578) Ud over salget af kapitalandele planlægger DB Cargo som beskrevet i betragtning 318 også at afhænde et betydeligt antal lokomotiver. Salget af lokomotiverne vedrører højst [...] lokomotiver, hvilket er betydeligt.

(579) I denne forbindelse mindsker afhændelsen af lokomotiverne DB Cargos kapacitet og evne til at levere godstjenester og har derfor en negativ indvirkning på DB Cargos konkurrenceevne. Desuden vil lokomotiverne blive solgt til konkurrenter, der øger deres konkurrenceevne i forhold til DB Cargo. Endelig bemærker Kommissionen også, at de pågældende lokomotiver anvendes i bloktogssegmentet og segmentet for kombineret transport, som er de to segmenter, hvor DB Cargo står over for en mere intens konkurrence.

(580) Den planlagte gennemførelse og indfasning af denne foranstaltning, som Tyskland har givet tilsagn om, underminerer ikke en positiv vurdering af dens effektivitet. Der gives navnlig garantier for, at DB Cargo ikke er tvunget til at miste mere end [...] % af lokomotivernes markedsværdi på grund af sin forpligtelse til at sælge dem inden for den fastsatte frist inden 2026. Et tvungent salg til under markedsværdien ville til gengæld uretmæssigt reducere DB Cargos egne midler, og det ville navnlig være værdifuldt i et pessimistisk scenarie som beskrevet. Hvis salget af lokomotiver ikke er gennemført fuldt ud på det tidspunkt, vil det desuden være op til Kommissionen at vurdere, om de indførte alternativer er af sammenlignelig størrelse og virkning.

5.4.3.4.1.2.2. Adfærdsmæssige foranstaltninger

Begrænsning af produktionsmængder

(581) Som beskrevet i betragtning 317 vil DB Cargo ikke overskride visse produktionsmængder. Kommissionen bemærker, at dette tilsagn indtil udgangen af omstruktureringsperioden den 31. december 2026 reelt resulterer i et fald i produktionsmængderne på ca. [...] % i forhold til DB Cargos produktion af tjenester leveret i 2022. Denne nedgang i produktionen i det geografiske område, hvor DB Cargo er mest aktiv, er betydelig i absolutte tal og så meget desto mere betydelig i relative tal. DB Cargo forventer faktisk et voksende marked i de kommende år (se betragtning 279). I scenariet med forventede stigende markedsefterspørgsel vil mængdeloftet for DB Cargo også i højere grad reducere DB Cargos tilstedeværelse på markedet sammenlignet med en situation med stagnerende eller faldende efterspørgsel. En sådan reduktion af mængderne vil sandsynligvis have forsinkede virkninger efter udgangen af omstruktureringsperioden og vil øge eller fremskynde den observerede og regelmæssige årlige reduktion af DB Cargos andel af de samlede jernbanegodstjenester, der leveres i Tyskland.

Outsourcing af produktionsmængder

(582) Ud over mængdeloftet vil DB Cargo også outsource produktionen til tredjepartsoperatører (se betragtning 314). Selv om denne foranstaltning i sig selv ikke påvirker DB Cargos tilstedeværelse på markedet nominelt set, da produktionen kun vil blive outsourcet, hvis DB Cargo stadig har kontrakterne med kunderne, vil den stadig give konkurrenterne mulighed for at udvide deres nuværende aktiviteter og øge konkurrencen i fremtiden. Dette skyldes, at outsourcingen vil have en negativ indvirkning på DB Cargos kapacitetsudnyttelse, hvis kapaciteten ikke reduceres. Ud over yderligere indtægter fra de leverede tjenester kan der desuden opstå muligheder for de konkurrenter, der opfylder outsourcingkontrakterne, når kunderne er tilfredse med de leverede tjenester.

Forbud mod annoncering og erhvervelser

(583) DB Cargos forretningsvækst vil også blive hæmmet af forbuddet mod erhvervelser, som pålægger selskabet at afstå fra at erhverve aktier i nogen virksomhed i omstruktureringsperioden, undtagen hvor det er nødvendigt for at sikre DB Cargos langsigtede rentabilitet (betragtning 302). Tyskland har ikke fremlagt planlagte erhvervelser, der opfylder betingelsen om at være absolut nødvendige på nuværende tidspunkt. Alle erhvervelser, som Tyskland anser for nødvendige for at sikre DB Cargos langsigtede rentabilitet i fremtiden, skal anmeldes til Kommissionen og begrundes behørigt, men må ikke gennemføres, før Kommissionen har bekræftet, at erhvervelsen er nødvendig for at støtte DB Cargos langsigtede rentabilitet.

(584) I betragtning af, at DB Cargo vil reducere sin produktion, outsource tjenester og være yderligere begrænset med hensyn til vækst gennem eksterne erhvervelser af konkurrenter eller leverandører af produkter eller tjenester, der supplerer selskabets egne, indtil omstruktureringsplanen udløber, sikrer konkurrenceforanstaltningerne, at DB Cargo ikke genvinder markedsandele gennem erhvervelser, løber unødvendige risici og koncentrerer ressourcerne om at fuldføre omstruktureringen. DB Cargo vil derfor i modsætning til konkurrenterne blive forhindret i at ekspandere gennem erhvervelser, hvilket indirekte ville være muligt som følge af omstruktureringsstøtten.

(585) Endelig vil DB Cargo også afholde sig fra at offentliggøre statsstøtte som en konkurrencefordel i forbindelse med markedsføring af produkter og tjenester (betragtning 301).

(586) Kommissionen finder derfor, at de foranstaltninger til begrænsning af konkurrencen, som Tyskland har fremlagt, er egnede til at mindske de negative virkninger af omstruktureringsstøtten.

5.4.3.5. Støtte ydet til DB Cargo eller dets datterselskaber i omstruktureringsperioden.

(587) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 127-130 kan tildeling af anden støtte i omstruktureringsperioden, selv hvis den er tildelt i overensstemmelse med en allerede godkendt ordning, få indflydelse på Kommissionens vurdering af det nødvendige omfang af foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger. Kommissionen skal tage hensyn til denne støtte, når den vurderer omstruktureringsstøtten, og skal sikre, at en sådan anden støtte ikke omgår kravene i rammebestemmelserne.

(588) Tyskland har angivet den støtte, der er ydet eller planlagt til støttemodtageren i omstruktureringsperioden, og har oplyst, at DB Cargo modtager eller forventes at modtage støtte indtil udgangen af omstruktureringsperioden under 29 ordninger, der gælder fra 2019, uanset om de finder generel anvendelse på jernbanesektoren eller er specifikke for jernbanegodstransport, fra 12 medlemsstater, nemlig Frankrig, Italien, Østrig, Nederlandene, Sverige, Belgien, Tjekkiet, Tyskland, Polen, Ungarn, Spanien og Danmark. De faktiske eller forventede beløb er 337,7 mio. EUR (2023), 340 mio. EUR (2024), 502,9 mio. EUR (2025) og 502,5 mio. EUR (2026).

(589) Kommissionen finder det godtgjort, at den individuelle støtte, der ydes eller påtænkes ydet af de 12 medlemsstater til støttemodtageren, navnlig vedrører reduktion af energiomkostninger eller sporadgangsafgifter eller støtte til jernbanegodstransport, som generelt er tilgængelig for andre leverandører af godstransporttjenester, dog med undtagelse af vejtransport. En sådan individuel støtte udgør hverken de jure eller de facto ad hoc-støtte. På grund af strukturen og den historiske baggrund for omstruktureringsstøtteinstrumentet i form af en resultatoverførselsaftale samt kronologien og den geografiske spredning af de pågældende ordninger fremgår det ikke, at den pågældende individuelle støtte, der ydes eller påtænkes ydet af så mange forskellige medlemsstater, har til formål eller til følge at omgå kravene i rammebestemmelserne, navnlig ved kunstigt at reducere størrelsen af den omstruktureringsstøtte, der støtter planen. Under omstændighederne i den foreliggende sag er det derfor ikke hensigtsmæssigt at antage, at yderligere foranstaltninger, der mindsker konkurrencefordrejningerne i de berørte medlemsstater, er hensigtsmæssige.

(590) Som bemærket i afsnit 5.4.2.1 er dekarboniseringen af godstransporten af afgørende betydning for EU's grønne pagt, og de tjenester, som DB Cargo leverer, har iboende omkostningsulemper sammenlignet med vejtransport med lastbiler. De 29 ordninger afhjælper til dels disse omkostningsulemper og er i princippet tilgængelige for jernbanegodsoperatører, der opfylder de nødvendige betingelser for støtteberettigelse. I denne henseende vil DB Cargo bevare en solid egenkapitalposition under hele omstruktureringsplanen, og Kommissionen gør ikke, forudsat at en sådan plan gennemføres behørigt og rettidigt, indsigelse mod, at DB Cargo fortsat drager fordel af de pågældende ordninger, uden at dette berører overholdelsen af de relevante betingelser heri, som det vil være op til de berørte medlemsstater at vurdere.

(591) Kommissionen anmoder i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 130 Tyskland om at meddele den enhver fremtidig støtte til støttemodtageren, der skal ydes i omstruktureringsperioden, herunder støtte ydet i henhold til en godkendt ordning, ud over den individuelle støtte, som Tyskland har meddelt Kommissionen, jf. betragtning 588.

5.4.3.6. Gennemsigtighed

(592) I henhold til rammebestemmelsernes punkt 38, litra g), skal medlemsstaterne, Kommissionen, de økonomiske aktører og offentligheden have nem adgang til alle relevante love og til relevante oplysninger om den ydede støtte. Det betyder, at Tyskland skal overholde bestemmelserne om gennemsigtighed i rammebestemmelsernes punkt 96. Kommissionen bemærker, at Tyskland har forpligtet sig til at overholde disse forpligtelser. De relevante oplysninger vil blive gjort tilgængelige på følgende websted:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Kommissionen finder det nødvendigt, at Tyskland forelægger regelmæssige rapporter om gennemførelsen af omstruktureringsplanen hver sjette måned fra datoen for vedtagelsen af denne afgørelse og indtil udgangen af omstruktureringsperioden. Disse rapporter skal navnlig indeholde oplysninger om datoerne for og størrelsen af den faktiske udbetaling af de midler, der er givet tilsagn om, enten som omstruktureringsstøtte eller som egne bidrag, eventuel planlagt fremtidig støtte til støttemodtageren eller dennes datterselskaber, herunder i henhold til godkendte ordninger, status for gennemførelsen af foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger, eventuelle afvigelser fra omstruktureringsplanens finansielle eller operationelle forløb, begrænsning af omkostninger og omkostningsreduktioner og indtjening som følge af omstruktureringsforanstaltningerne og, hvor det er relevant, de korrigerende foranstaltninger, som Tyskland, DB AG eller støttemodtageren påtænker eller har truffet inden for deres respektive kompetenceområder. Tysklands forpligtelse til at fremlægge sådanne rapporter er fastsat i artikel 4 i denne afgørelse.

(594) Desuden minder Kommissionen Tyskland om dennes forpligtelse til at indsende årlige rapporter til Kommissionen i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 131 og til at rapportere om enhver støtte, der er ydet til DB Cargo eller dets datterselskaber på det indre marked i omstruktureringsperioden, herunder støtte ydet i henhold til en godkendt ordning i overensstemmelse med rammebestemmelsernes punkt 129.

5.4.4. *Afvejning af positive og negative virkninger*

(595) En omhyggeligt udformet statsstøtteforanstaltning skal sikre, at den samlede balance i foranstaltningens virkninger er positiv, ved at undgå at påvirke samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

(596) I rammebestemmelserne fastsatte Kommissionen de kriterier, den undersøgte ved vurderingen af omstruktureringsstøttens forenelighed med det indre marked, for at sikre, at udviklingen af den pågældende økonomiske aktivitet ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse. Som forklaret i underafsnit 5.4.3.1, 5.4.3.2 og 5.4.3.3 er omstruktureringsstøtten nødvendig, hensigtsmæssig og forholdsmæssig. Der er desuden indført tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger til at begrænse konkurrencefordrejninger, herunder gennemsigtighed (underafsnit 5.4.3.4 og 5.4.3.6) og passende konkurrenceforanstaltninger til at mindske omstruktureringsstøttens negative virkninger (underafsnit 5.4.3.4).

(597) Omstruktureringsstøttens positive indvirkning på udviklingen af den pågældende økonomiske aktivitet opvejer derfor de potentielle negative virkninger for konkurrencen og samhandelen, som derfor ikke påvirkes negativt i et omfang, der strider mod den fælles interesse.

6. **KONKLUSION**

(598) Kommissionen finder, at Tyskland ulovligt har gennemført den omhandlede støtte i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF. I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen imidlertid, at omstruktureringsstøtten opfylder rammebestemmelsernes betingelser for forenelighed med det indre marked, forudsat at DB Cargo fuldt ud gennemfører de foranstaltninger, der er fastsat i omstruktureringsplanen, og/eller som Tyskland har forpligtet sig til. Støtten fremmer udviklingen af en erhvervsgren, og den ændrer ikke samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse. Støtten er derfor forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

De foranstaltninger, der består i levering af koncerninterne Deutsche Bahn-tjenester til DB Cargo AG, ydelse af lånefinansiering fra Deutsche Bahn Treasury til DB Cargo AG, delvis dækning af aflønningen af tjenestemænd ansat af DB Cargo AG og overførsel af årlige tab på DB Cargo AG udgør indtil den 31. december 2021 i henhold til den resultatoverførselsaftale mellem Deutsche Bahn AG og DB Cargo AG, der blev indgået den 25. oktober 2012, som forlænget, ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (»TEUF«).

Artikel 2

1. Den overførsel af DB Cargo AG's årlige tab til Deutsche Bahn AG for perioden mellem den 1. januar 2022 og den 31. december 2024 i henhold til resultatoverførselsaftalen mellem Deutsche Bahn AG og DB Cargo AG, som blev indgået den 25. oktober 2012 og forlænget, udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF. Støtten blev ydet i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF.

2. Den i stk. 1 omhandlede støtte er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF på de betingelser, der er fastsat i denne afgørelses artikel 3, og på de betingelser, der er fastsat i denne afgørelses artikel 4.

Artikel 3

Tyskland sikrer, at DB Cargo AG eller Deutsche Bahn AG, alt efter omstændighederne, inden for de frister, der er fastsat i omstruktureringsplanen, eller i givet fald senest ved udgangen af omstruktureringsperioden den 31. december 2026 fuldt ud gennemfører foranstaltningerne i DB Cargo AG's omstruktureringsplan samt de dermed forbundne foranstaltninger til begrænsning af konkurrencefordrejninger.

Artikel 4

Tyskland underretter senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse Kommissionen om, hvilke foranstaltninger det vil træffe eller har truffet for at efterkomme afgørelsen.

Derefter forelægger Tyskland regelmæssigt Kommissionen rapporter om gennemførelsen af omstruktureringsplanen hver sjette måned indtil udgangen af omstruktureringsperioden den 31. december 2026. Disse rapporter bør navnlig give oplysninger om datoerne for den faktiske udbetaling af de midler, der er givet tilsagn om, enten som eget bidrag fra støttemodtageren, eventuel planlagt fremtidig støtte til DB Cargo AG eller dets datterselskaber, herunder i henhold til godkendte ordninger, status for opfyldelsen af betingelserne i denne afgørelse, eventuelle afvigelser fra omstruktureringsplanens finansielle eller operationelle forløb, begrænsning af omkostninger og omkostningsreduktioner og øget indtjening som følge af de operationelle omstruktureringsforanstaltninger samt de korrigerende foranstaltninger, som Tyskland eller i givet fald DB Cargo AG eller Deutsche Bahn AG har planlagt eller truffet.

Artikel 5

Denne afgørelse er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. november 2024.

På Kommissionens vegne
Margrethe VESTAGER
Ledende næstformand