ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/1167 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Νοεμβρίου 2024

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.50952 (2022/C) (πρώην 2018/FC) την οποία έθεσε σε εφαρμογή η Γερμανία υπέρ της DB Cargo

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2024) 8610]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Έχοντας υπόψη την απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τα μέτρα που προσδιορίστηκαν στην υπόθεση SA.50952 (2022/C) (πρώην 2018/FC) [1],

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις [2] και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Στις 19 Απριλίου 2018 η Επιτροπή έλαβε καταγγελία σχετικά με τη χορήγηση εικαζόμενης κρατικής ενίσχυσης στην DB Cargo Aktiengesellschaft (στο εξής: DB Cargo) [3].

(2) Με επιστολή της 31ης Ιανουαρίου 2022 (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας), ύστερα από διάφορα έγγραφα τα οποία υπέβαλαν ο καταγγέλλων και η Γερμανία και τα οποία περιγράφονται στην εν λόγω επιστολή, και ειδικότερα ύστερα από τη διαβίβαση της καταγγελίας συνοδευόμενης από το πρώτο αίτημα παροχής πληροφοριών στις 20 Σεπτεμβρίου 2018, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γερμανία ότι αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ) σε σχέση με τέσσερα μέτρα τα οποία χορηγήθηκαν υπέρ της DB Cargo.

(3) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 19 Αυγούστου 2022 [4]. Η Επιτροπή κάλεσε τις γερμανικές αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας εντός προθεσμίας ενός μήνα.

(4) Οι γερμανικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας με επιστολή της 21ης Απριλίου 2022. Επιπλέον, η Γερμανία απέστειλε περαιτέρω παρατηρήσεις και πληροφορίες στις 17 Μαΐου, στις 8 Ιουνίου, στις 25 Ιουλίου, στις 28 Αυγούστου, στις 26 Σεπτεμβρίου και στις 23 Οκτωβρίου 2023. Η Γερμανία υπέβαλε πρόσθετες πληροφορίες στις 13 Μαρτίου, στις 10 Ιουνίου και την 1η Ιουλίου 2024.

[1] Απόφαση C(2022) 639 final της Επιτροπής, της 31ης Ιανουαρίου 2022, στην υπόθεση SA.50952 (2022/C) (πρώην 2018/FC) — Εικαζόμενα μέτρα κρατικής ενίσχυσης της Γερμανίας υπέρ της DB Cargo.
[2] ΕΕ C 316 της 19.8.2022, σ. 20.
[3] Η ταυτότητα του καταγγέλλοντος είναι εμπιστευτική πληροφορία.
[4] Πρβλ. υποσημείωση 1.

(5) Στις 19 Σεπτεμβρίου 2022 η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από την European Rail Freight Association (Ευρωπαϊκή Ένωση Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών, στο εξής: ERFA), ευρωπαϊκή οργάνωση που εκπροσωπεί τα συμφέροντα ιδιωτικών και ανεξάρτητων εταιρειών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, και από τον καταγγέλλοντα. Στις 18 Νοεμβρίου 2022 η Επιτροπή απέστειλε τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών στις γερμανικές αρχές και τις κάλεσε να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, όπως έπραξαν με επιστολή της 18ης Ιανουαρίου 2023.

(6) Η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες και διευκρινίσεις από τη Γερμανία με επιστολή της 26ης Ιουλίου 2022, στην οποία η Γερμανία απάντησε με επιστολή της 26ης Σεπτεμβρίου 2022. Η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες από τη Γερμανία με επιστολές της 1ης Αυγούστου και της 27ης Σεπτεμβρίου 2023 (στις οποίες η Γερμανία απάντησε με επιστολές της 31ης Οκτωβρίου και της 9ης Νοεμβρίου 2023). Η Επιτροπή διατύπωσε επίσης αιτήματα με επιστολές της 15ης Μαΐου 2024, της 5ης Σεπτεμβρίου 2024 και της 17ης Νοεμβρίου 2024, στις οποίες η Γερμανία απάντησε με επιστολές της 10ης Ιουνίου, της 5ης και της 27ης Σεπτεμβρίου, της 1ης και της 21ης, της 22ας, της 23ης και της 25ης Νοεμβρίου 2024.

(7) Οι υπηρεσίες της Επιτροπής πραγματοποίησαν συναντήσεις με τις γερμανικές αρχές, μεταξύ άλλων στις ακόλουθες ημερομηνίες το 2023: 24 Φεβρουαρίου, 19 Απριλίου, 12 Μαΐου, 30 Ιουνίου, 28 Ιουλίου, 18 Αυγούστου, 29 Αυγούστου, 21 Σεπτεμβρίου, 21 Νοεμβρίου και 20 Δεκεμβρίου, και στις ακόλουθες ημερομηνίες το 2024: 13 Μαρτίου, 30 Απριλίου, 13 Ιουνίου, 5 Ιουλίου, 11 Ιουλίου, 12, 19 Σεπτεμβρίου και 19 και 25 Νοεμβρίου.

(8) Με επιστολή της 21ης Νοεμβρίου 2024, η κυβέρνηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας συμφώνησε να παραιτηθεί κατ' εξαίρεση από τα δικαιώματά της που απορρέουν από το άρθρο 342 της ΣΛΕΕ σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 1/1958 και να αποδεχθεί την έκδοση και την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 297 της Συνθήκης στην αγγλική γλώσσα.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. DB Cargo: ιστορικό, διάρθρωση και κανόνες της εταιρείας

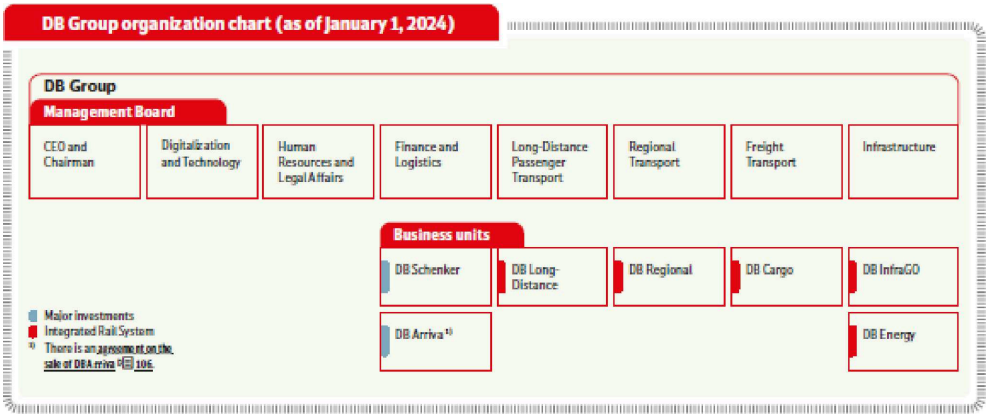
(9) Η DB Cargo είναι φορέας εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με έδρα το Mainz, στη Γερμανία. Παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε 17 χώρες, συμπεριλαμβανομένων κρατών μελών. Η DB Cargo δραστηριοποιείται εντός της εσωτερικής αγοράς μέσω εγχώριων θυγατρικών, όπως η TFG Transfracht GmbH, και διεθνών θυγατρικών εγκατεστημένων μεταξύ άλλων σε άλλα κράτη μέλη, όπως οι DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A. και Transfesa Logistics, S.A. (Ισπανία) (στο εξής από κοινού: όμιλος DB Cargo) ([5]).

(10) Η DB Cargo είναι θυγατρική της Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (στο εξής: DB AG). Η DB AG είναι εταιρεία συμμετοχών και μητρική εταιρεία ορισμένων εγχώριων και διεθνών θυγατρικών, περιλαμβανομένης της DB Cargo (η DB AG και το σύνολο των εταιρειών που ανήκουν στην DB AG καλούνται στο εξής: όμιλος DB). Ο όμιλος DB δραστηριοποιείται στον τομέα των εθνικών και διεθνών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, της εφοδιαστικής και των βοηθητικών υπηρεσιών στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών. Στο Γράφημα 1 απεικονίζονται σε απλουστευμένη **μορφή οι διάφορες δραστηριότητες του ομίλου DB.**

([5]) Όσον αφορά το μέτρο 1 (βλ. αιτιολογική σκέψη 39), σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Γερμανία, η βάση υπολογισμού για τη μεταφορά κερδών ή ζημιών είναι τα «Ergebnis nach Steuern» (κέρδη μετά από φόρους) της DB Cargo AG. Τα κέρδη μετά από φόρους της DB Cargo AG περιλαμβάνουν επίσης τα κέρδη μετά από φόρους των εγχώριων θυγατρικών. Πέραν της DB Cargo AG, λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες εγχώριες θυγατρικές:
— 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.

Γράφημα 1

Οργάνωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας του ομίλου DB



Πηγή: Ενοποιημένη ετήσια έκθεση Deutsche Bahn 2023.

(11) Από τη σύστασή της το 1994 η DB AG ανήκει εξ ολοκλήρου στο γερμανικό ομοσπονδιακό Δημόσιο (στο εξής: Bund). Η DB AG ελέγχει, μεταξύ άλλων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, τη δραστηριότητα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών του ομίλου DB. Διαχρονικά, η συμμετοχή της DB AG στην εταιρεία που ασκούσε τη δραστηριότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών κυμάνθηκε από 92 % έως 100 %· από το 2011 η DB AG κατέχει το 100 % της εταιρείας που ασκεί τη δραστηριότητα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Η εταιρική οργάνωση και η τοποθεσία της δραστηριότητας σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών εντός της διάρθρωσης του ομίλου DB μεταβλήθηκαν με την πάροδο του χρόνου.

(12) Κατά την περίοδο που αποτελεί αντικείμενο της έρευνας (από την 1η Ιανουαρίου 2012 για το μέτρο 1 και από τις 20 Σεπτεμβρίου 2008 για τα μέτρα 2 έως 4), όπως περιγράφεται στο τμήμα 2.3, πλείονες οντότητες άσκησαν τη δραστηριότητα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών της DB AG. Χάριν ευκολίας, εκτός εάν ορίζεται κάτι διαφορετικό, ο όρος «DB Cargo» προσδιορίζει την οντότητα που ανήκει στον όμιλο DB η οποία ασκεί τη δραστηριότητα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών του εν λόγω ομίλου:

α) από την 1η Σεπτεμβρίου 2003 έως τις 15 Φεβρουαρίου 2009, η οντότητα που ασκούσε τη δραστηριότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ήταν καταχωρισμένη υπό την εταιρική επωνυμία Railion Deutschland AG·

β) από τις 16 Φεβρουαρίου 2009 έως τις 29 Οκτωβρίου 2012, η οντότητα που ασκούσε τη δραστηριότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ήταν καταχωρισμένη υπό την εταιρική επωνυμία DB Schenker Rail Deutschland AG·

γ) στις 30 Οκτωβρίου 2012 η εταιρική επωνυμία μεταβλήθηκε σε DB Schenker Rail AG·

δ) από την 1η Μαρτίου 2016, η δραστηριότητα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ασκείται υπό την εταιρική επωνυμία DB Cargo.

(13) Η DB Cargo είναι άμεση πλήρως (100 %) ελεγχόμενη θυγατρική της DB AG από το 2016. Προηγουμένως, από την 1η Ιανουαρίου 2012, η DB Cargo ήταν άμεση θυγατρική της DB Mobility Logistics AG (στο εξής: DB ML). Πριν από το 2012, και συγκεκριμένα από το 2003, η DB Cargo ήταν έμμεση θυγατρική της DB ML. Η DB ML ανήκε άμεσα και πλήρως (100 %) στην DB AG, ενώ, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 11, η συμμετοχή στην εταιρεία που ασκεί τη δραστηριότητα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ήταν τουλάχιστον 92 %. Επομένως, από το 2011 η DB Cargo ανήκει έμμεσα και πλήρως στην DB AG, ενώ πριν από το 2011 η DB AG κατείχε έμμεσα μερίδιο τουλάχιστον 92 % στην DB Cargo.

(14) Έως την 31η Δεκεμβρίου 2015 η DB ML ήταν υπεύθυνη για διάφορες υπηρεσίες τις οποίες παρείχε ο όμιλος DB, ειδικότερα τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών (επιβατών και φορτίων) του ομίλου DB. Η DB Cargo (καταχωρισμένη έως τις 29 Φεβρουαρίου 2016 ως DB Schenker Rail AG) ήταν πλήρως (100 %) ελεγχόμενη θυγατρική της DB ML, μαζί με άλλες θυγατρικές, όπως οι δύο θυγατρικές εταιρείες σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών DB Regio AG και DB Fernverkehr AG. Στις 26 Αυγούστου 2016 η DB ML συγχωνεύθηκε δι' απορροφήσεως με την DB AG. Ως εκ τούτου, οι DB Cargo, DB Regio AG και DB Fernverkehr AG έγιναν άμεσες θυγατρικές της DB AG. Η συμφωνία συγχώνευσης συνάφθηκε μεταξύ της DB AG και της DB ML και, στη συνέχεια, εγκρίθηκε από τις αντίστοιχες γενικές συνελεύσεις των δύο εταιρειών στις 15 Ιουλίου 2016. Η συμφωνία συγχώνευσης είχε αναδρομική ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2016.

(15) Η DB AG, από τη σύστασή της το 1994, και η DB Cargo, από το 2009, είναι Aktiengesellschaften (στο εξής: AG), ήτοι ανώνυμες εταιρείες κατά το γερμανικό εταιρικό δίκαιο. Το ίδιο ισχύει για την DB ML καθ' όλη τη διάρκεια ύπαρξης της εταιρείας. Οι Aktiengesellschaften διέπονται, ειδικότερα, από τον γερμανικό νόμο περί ανώνυμων εταιρειών (στο εξής: Aktiengesetz ή AktG). Στις AG, οι μέτοχοι εκπροσωπούνται στη γενική συνέλευση (Hauptversammlung). Η γενική συνέλευση εκλέγει τους εκπροσώπους των μετοχών στο εποπτικό συμβούλιο (Aufsichtsrat). Οι εργαζόμενοι εκλέγουν εκπρόσωπους σύμφωνα με τον γερμανικό νόμο για τη συνδιαχείριση (Mitbestimmungsgesetz — MitbestG). Το εποπτικό συμβούλιο εκλέγει τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου (Vorstand), το οποίο είναι υπεύθυνο για τη διοίκηση της AG. Μολονότι τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου εκλέγονται από το εποπτικό συμβούλιο, σύμφωνα με τη νομοθεσία που διέπει τις Aktiengesellschaften, το διοικητικό συμβούλιο της Aktiengesellschaft είναι ανεξάρτητο από το εποπτικό συμβούλιο καθώς και από τη γενική συνέλευση υπό την έννοια ότι, καταρχήν, η γενική συνέλευση δεν μπορεί να δίνει οδηγίες στο διοικητικό συμβούλιο ([6]).

(16) Στον Πίνακα 1 απεικονίζονται τα έσοδα του ομίλου DB καθώς και του ομίλου DB Cargo και της DB Cargo χωριστά για την περίοδο της έρευνας.

Πίνακας 1

Έσοδα του ομίλου DB και της DB Cargo 2012 έως 2023 ([7])

(σε εκατ. EUR)

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

Πηγή: Ενοποιημένες εκθέσεις του ομίλου DB και ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της DB Cargo.

(17) Όσον αφορά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων εντός του ομίλου DB, ο εσωτερικός κανονισμός («Geschäftsordnung») του διοικητικού συμβουλίου της DB AG προβλέπει ότι το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας λαμβάνει τις αποφάσεις που αφορούν τον βραχυπρόθεσμο και τον μεσοπρόθεσμο προγραμματισμό καθώς και τους μακροπρόθεσμους στρατηγικούς στόχους. Το διοικητικό συμβούλιο αποφασίζει επίσης σχετικά με την έκδοση, την τροποποίηση και την κατάργηση κατευθυντήριων γραμμών του ομίλου. Όσον αφορά συγκεκριμένα, μεμονωμένα μέτρα, απαιτούνται επίσης αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου, ακόμη και αν τα μέτρα αφορούν θυγατρικές ή συνδεδεμένες επιχειρήσεις, σε σχέση με τα ακόλουθα ([8]):

α) έναρξη και διακοπή τομέων δραστηριότητας, ουσιώδεις μεταβολές στην οργάνωση της εταιρείας καθώς και σύναψη, τροποποίηση και ακύρωση εταιρικών συμφωνιών ([9])·

β) σύσταση εταιρειών· αγορά, πώληση και μεταβολή συμμετοχών (συμπεριλαμβανομένων μετατροπής και κεφαλαιακών μέτρων) αξίας τουλάχιστον 10 εκατ. EUR, εξαιρουμένων μέτρων εντός του ομίλου·

γ) αγορά, πώληση, επιβάρυνση και άλλη διάθεση ακινήτων και άλλων περιουσιακών δικαιωμάτων αξίας τουλάχιστον 10 εκατ. EUR, αποκλειομένης της σύστασης υποθηκών επί οικοπέδων·

δ) έκδοση κινητών αξιών, λήψη και χορήγηση δανείων: μη περιλαμβανομένης λήψης δανείων εκτός του ομίλου διάρκειας μικρότερης του ενός έτους και χορήγησης και λήψης δανείων εντός του ομίλου·

([6]) Αυτό προκύπτει από το άρθρο 76 παράγραφος 1 του Aktiengesetz.

([7]) Τα στοιχεία για τον όμιλο DB και τον όμιλο DB Cargo βασίζονται στα λογιστικά πρότυπα ΔΠΧΑ. Αντιθέτως, τα ατομικά έσοδα της DB Cargo βασίζονται στα λογιστικά πρότυπα που προβλέπονται στον γερμανικό εμπορικό κώδικα (Handelsgesetzbuch — HGB). Επομένως, τα στοιχεία δεν είναι απολύτως συγκρίσιμα.

([8]) Ο κατάλογος μεμονωμένων μέτρων για τα οποία απαιτείται έγκριση του διοικητικού συμβουλίου δεν έχει μεταβληθεί από το 2010, τα δε χρηματικά κατώτατα όρια που αναφέρονται στα στοιχεία β), γ), ε) και στ) ήταν προηγουμένως χαμηλότερα.

([9]) Ο όρος «εταιρικές συμφωνίες» («Unternehmensverträge») παραπέμπει σε συμφωνίες που διέπονται από τα άρθρα 291 και επ. του AktG, τα οποία περιλαμβάνουν συμφωνίες ελέγχου και συμφωνίες μεταβίβασης κερδών.

ε) λήψη και χορήγηση εγγυήσεων και εξασφαλίσεων εκτός της συνήθους επιχειρηματικής δραστηριότητας· λήψη και χορήγηση εγγυήσεων και εξασφαλίσεων στο πλαίσιο της συνήθους επιχειρηματικής δραστηριότητας αξίας τουλάχιστον 10 εκατ. EUR·

στ) έγκριση έργων επένδυσης, δαπάνης, απλής και χρηματοδοτικής μίσθωσης που περιλαμβάνονται στον εταιρικό προγραμματισμό αξίας τουλάχιστον 250 εκατ. EUR· έγκριση έργων που περιλαμβάνονται στον εταιρικό προγραμματισμό των οποίων η συνολική αξία / συνολική προβλεπόμενη αξία ή απαίτηση μετοχικού κεφαλαίου υπερβαίνει τον προγραμματισμό κατά τουλάχιστον 10 εκατ. EUR· περαιτέρω έγκριση έργων που δεν περιλαμβάνονται στον εταιρικό προγραμματισμό αξίας τουλάχιστον 10 εκατ. EUR·

ζ) μεταβολές στη σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου, διευθυντικών και άλλων ηγετικών θέσεων, στο μέτρο που εμπίπτουν στον κύκλο διαχείρισης του ομίλου·

η) διορισμός και παύση γενικών εκπροσώπων της εταιρείας καθώς και χορήγηση και ανάκληση πληρεξουσίων για την εταιρεία.

(18) Σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό, το διοικητικό συμβούλιο της DB AG λαμβάνει τις αποφάσεις του ομόφωνα. Σε περίπτωση αδυναμίας επίτευξης συναίνεσης, προκειμένου να είναι έγκυρη, η απόφαση πρέπει να εγκρίνεται από πλειοψηφία δύο τρίτων των μελών που συμμετέχουν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

(19) Όσον αφορά τις σχέσεις με το εποπτικό συμβούλιο της DB AG, το διοικητικό συμβούλιο της DB AG υποβάλλει στο εποπτικό συμβούλιο σε ετήσια βάση εγγράφως βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο εταιρικό πρόγραμμα, το οποίο καλύπτει το σύνολο των βασικών τομέων δραστηριότητας της εταιρείας.

(20) Επιπλέον, ορισμένα μεμονωμένα μέτρα, ακόμη και αν αφορούν θυγατρικές ή συνδεδεμένες επιχειρήσεις, απαιτούν την έγκριση του εποπτικού συμβουλίου της DB AG. Σύμφωνα με τον κατάλογο των επιχειρηματικών συναλλαγών που απαιτούν τέτοια έγκριση του εποπτικού συμβουλίου της DB AG, στα εν λόγω μέτρα καταλέγονται μεταξύ άλλων τα ακόλουθα ([10]):

α) έναρξη σημαντικών νέων τομέων δραστηριότητας ή παύση υφιστάμενων σημαντικών τομέων δραστηριότητας·

β) ουσιώδεις μεταβολές στην οργάνωση της εταιρείας και του ομίλου·

γ) μεταβολές στην κατανομή των εργασιών του διοικητικού συμβουλίου και μεταβολές στους γενικούς εκπροσώπους της εταιρείας·

δ) σύσταση, εξαγορά ή λύση εταιρειών και αγορά και πώληση εταιρικών συμμετοχών, περιλαμβανομένων μεταβολών στο ποσοστό συμμετοχής και συμμετοχή σε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου έναντι εισφορών, σε κάθε περίπτωση εξαιρουμένων ενδοομιλικών συναλλαγών εάν η αξία του μεμονωμένου μέτρου υπερβαίνει τα 25 εκατ. EUR·

ε) μέτρα που αφορούν εταιρείες του ομίλου και συμμετοχές που έχουν ουσιώδη σημασία ή επιζήμιες συνέπειες για την εταιρεία ή τον όμιλο ή έχουν σημαντικές οικονομικές συνέπειες·

στ) αγορά, πώληση και επιβάρυνση ακινήτων και περιουσιακών δικαιωμάτων καθώς και άλλη διάθεση αυτών, εάν η αξία του μεμονωμένου μέτρου υπερβαίνει τα 25 εκατ. EUR·

ζ) έκδοση ομολόγων ή άλλη λήψη δανείων διάρκειας μεγαλύτερης του ενός έτους, εξαιρουμένης της λήψης δανείων από θυγατρικές ή συνδεδεμένες επιχειρήσεις·

η) ανάληψη εγγυήσεων και παροχή υποσχέσεων πληρωμής χρέους και άλλες εξασφαλίσεις εκτός της συνήθους επιχειρηματικής δραστηριότητας, εάν η αξία του μεμονωμένου μέτρου υπερβαίνει τα 5 εκατ. EUR·

θ) χορήγηση δανείων εκτός της συνήθους επιχειρηματικής δραστηριότητας εάν η αξία του μεμονωμένου μέτρου υπερβαίνει τα 5 εκατ. EUR, εξαιρουμένων δανείων σε θυγατρικές ή συνδεδεμένες επιχειρήσεις·

([10]) Δεν υπήρξε καμία μεταβολή στον κατάλογο των εν λόγω μέτρων στις διάφορες εκδόσεις του εσωτερικού κανονισμού που ίσχυσαν από το 2008 έως την ημερομηνία της παρούσας απόφασης.

ι) συμφωνίες συνεργασίας που υπερβαίνουν το πλαίσιο της συνήθους επιχειρηματικής δραστηριότητας και είναι ουσιώδους σημασίας για την εταιρεία·

ια) επενδυτικά έργα τα οποία δεν περιλαμβάνονται ήδη στον βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο εταιρικό προγραμματισμό, εάν η αξία τους υπερβαίνει τα 10 εκατ. EUR σε κάθε επιμέρους περίπτωση.

(21) Σύμφωνα με το καταστατικό της DB AG, το εποπτικό συμβούλιο της DB AG απαρτίζεται από 20 μέλη. Εξ αυτών, 10 μέλη είναι εκπρόσωποι των μετόχων και 10 μέλη είναι εκπρόσωποι των εργαζομένων. Όσον αφορά τους 10 εκπροσώπους των μετόχων, 7 εκλέγονται από τη γενική συνέλευση, η δε ομοσπονδιακή κυβέρνηση δικαιούται να αποσπά άμεσα 3 μέλη στο εποπτικό συμβούλιο. Σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό του εποπτικού συμβουλίου της DB AG, οι αποφάσεις του εποπτικού συμβουλίου λαμβάνονται με πλειοψηφία των ψηφισάντων, εκτός εάν απαιτείται διαφορετική πλειοψηφία από τον νόμο ή το καταστατικό της DB AG. Σε περίπτωση ισοψηφίας, ο/η πρόεδρος έχει δύο ψήφους κατά την επανάληψη της ψηφοφορίας επί του ίδιου θέματος.

(22) Ο εσωτερικός κανονισμός του διοικητικού συμβουλίου της DB Cargo προβλέπει ότι το διοικητικό συμβούλιο αποφασίζει συλλογικά σχετικά με όλα τα θέματα υψηλής ή ουσιώδους σημασίας για την εταιρεία, καθώς και για θέματα που ανατίθενται σε αυτό για συναπόφαση από τον νόμο, το καταστατικό της εταιρείας ή τον εσωτερικό κανονισμό του. Οι αποφάσεις λαμβάνονται ομόφωνα ή, ελλείψει ομοφωνίας, με ειδική πλειοψηφία, όπως περιγράφηκε στην αιτιολογική σκέψη 18 για το διοικητικό συμβούλιο της DB AG. Ο εσωτερικός κανονισμός του διοικητικού συμβουλίου της DB Cargo συμπληρώνεται από κατάλογο επιχειρηματικών συναλλαγών για τις οποίες απαιτείται υποχρεωτικά έγκριση της άμεσης μητρικής εταιρείας της DB Cargo. Τα μέτρα αυτά είναι τα εξής ([11]):

α) κάθε θέμα υψηλής και ουσιώδους σημασίας·

β) έναρξη και παύση τομέων δραστηριότητας, ουσιώδεις μεταβολές στην οργάνωση της εταιρείας καθώς και σύναψη, τροποποίηση και καταγγελία εταιρικών συμβάσεων·

γ) σύσταση εταιρειών·

δ) αγορά, πώληση και μεταβολή συμμετοχών (συμπεριλαμβανομένων μετατροπής και κεφαλαιακών μέτρων), εξαιρουμένων μέτρων i) στα οποία εμπλέκονται —άμεσα ή έμμεσα— μόνον εταιρείες που ανήκουν αποκλειστικά και μόνο στην DB AG ή ii) αντικείμενο των οποίων είναι συμμετοχή η οποία δεν είναι πλήρως ενοποιημένη και της οποίας η αξία είναι κατώτερη των 10 εκατ. EUR·

ε) αγορά και πώληση δραστηριοτήτων ή τμημάτων δραστηριοτήτων, εξαιρουμένων μέτρων i) στα οποία εμπλέκονται — άμεσα ή έμμεσα— μόνον εταιρείες που ανήκουν αποκλειστικά και μόνο στην DB AG ή ii) των οποίων η αξία είναι κατώτερη των 10 εκατ. EUR·

στ) αγορά, πώληση, επιβάρυνση και άλλη διάθεση ακινήτων και άλλων περιουσιακών δικαιωμάτων αξίας τουλάχιστον 10 εκατ. EUR, αποκλειομένης της σύστασης υποθηκών επί οικοπέδων·

ζ) έκδοση κινητών αξιών, λήψη και χορήγηση δανείων· μη περιλαμβανομένης λήψης δανείων εκτός του ομίλου διάρκειας μικρότερης του ενός έτους ή χορήγησης και λήψης δανείων προς την DB AG και την DB Finance B.V.·

η) ανάληψη και χορήγηση εγγυήσεων και εξασφαλίσεων εκτός της συνήθους επιχειρηματικής δραστηριότητας· ανάληψη και χορήγηση εγγυήσεων και εξασφαλίσεων στο πλαίσιο της συνήθους επιχειρηματικής δραστηριότητας αξίας τουλάχιστον 10 εκατ. EUR·

θ) έγκριση έργων επένδυσης, δαπάνης, απλής και χρηματοδοτικής μίσθωσης που περιλαμβάνονται στον εταιρικό προγραμματισμό αξίας τουλάχιστον 250 εκατ. EUR· έγκριση και αποδέσμευση έργων που περιλαμβάνονται στον εταιρικό προγραμματισμό των οποίων η συνολική αξία ή η απαίτηση μετοχικού κεφαλαίου υπερβαίνει τον προγραμματισμό κατά τουλάχιστον 10 εκατ. EUR· επιπλέον, έγκριση και αποδέσμευση έργων που δεν περιλαμβάνονται στον εταιρικό προγραμματισμό αξίας τουλάχιστον 10 εκατ. EUR·

ι) μεταβολές στη σύνθεση των διοικητικών συμβουλίων και άλλων ανώτερων διευθυντικών θέσεων.

([11]) Όπως και στην περίπτωση των μεμονωμένων μέτρων που παρατέθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 17, παλαιότερες εκδόσεις των ετών 2009 και 2011 αναφέρουν χαμηλότερα κατώτατα χρηματικά όρια. Επίσης, στην έκδοση του 2011, στο στοιχείο ζ), αναφέρεται επίσης η DB ML, επιπλέον της DB AG και της DB Finance B.V.

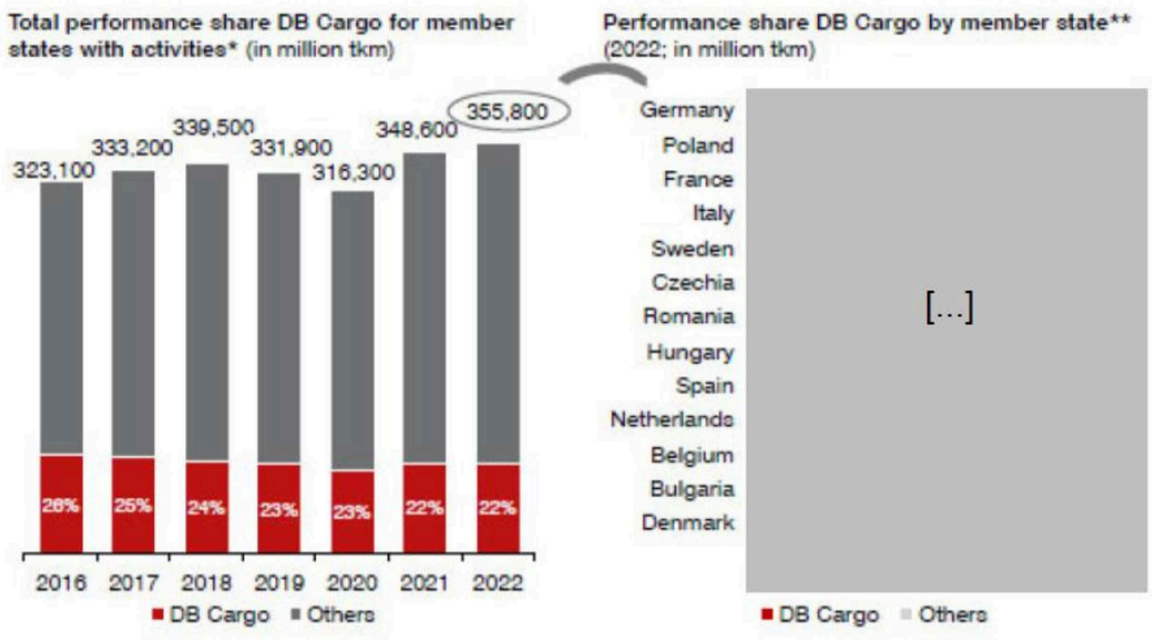
2.2. **Δραστηριότητες της DB Cargo και θέση σε διάφορες αγορές υπηρεσιών**

(23) Η Γερμανία επισημαίνει ότι η DB Cargo συγκαταλέγεται στους κορυφαίους φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη και διαδραματίζει καίριας σημασίας ρόλο στη μεταφορά εμπορευμάτων σε ολόκληρη την Ένωση. Η Γερμανία εξηγεί ότι αποστολή της DB Cargo είναι η παροχή βιώσιμων εγχώριων και διασυνοριακών υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με έμφαση στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και στην παροχή αξιόπιστων λύσεων εφοδιαστικής σε διάφορους κλάδους.

(24) Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι η DB Cargo διαχειρίζεται ευρύ δίκτυο σε ολόκληρη την Ευρώπη, μέσω της μεταφοράς εκατομμυρίων τόνων εμπορευμάτων ετησίως, περιλαμβανομένων πρώτων υλών, βιομηχανικών εμπορευμάτων και καταναλωτικών προϊόντων, και ότι η DB Cargo αξιοποιεί το εκτενές ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυό της για την παροχή ολοκληρωμένων διασυνοριακών υπηρεσιών εφοδιαστικής, ευθυγραμμιζόμενη με τους στόχους βιωσιμότητας της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία εξηγεί ότι η DB Cargo δραστηριοποιείται σε 13 κράτη μέλη, κατέχει δε μερίδια επί των συνολικών επιδόσεων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (που μετρώνται σε τονοχιλιόμετρα ή tkm) ([12]) άνω του […] % σε εθνικό επίπεδο στο Βέλγιο, τη Δανία, τη Γερμανία, τη Γαλλία, τις Κάτω Χώρες και τη Ρουμανία (πίνακας 2). Συνολικά, το 2022, στα κράτη μέλη στα οποία δραστηριοποιείται η DB Cargo, το μερίδιό της αντιπροσώπευε περίπου το […] % του κλάδου σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Στο Γράφημα 2 απεικονίζεται το συνολικό μερίδιο αγοράς της DB Cargo στην εσωτερική αγορά, περιοριζόμενο στα κράτη μέλη στα οποία δραστηριοποιείται. Το διάγραμμα δείχνει ότι, στο διάστημα από το 2016 έως το 2022, η DB Cargo απώλεσε μερίδια αγοράς σε σχέση με τον όγκο εργασιών, δηλαδή τονοχιλιόμετρα.

Γράφημα 2

Συνολικό μερίδιο αγοράς της DB Cargo στα κράτη μέλη στα οποία δραστηριοποιείται



Πηγή: Μελέτη SCI/Verkehr της 6ης Σεπτεμβρίου 2023, υποβληθείσα από τη Γερμανία, σ. 9.

(25) Κατά τη Γερμανία, λόγω της αυξανόμενης ολοκλήρωσης της ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, οι θυγατρικές της DB Cargo συμβάλλουν στη διευκόλυνση των διασυνοριακών μεταφορών για τους πελάτες της DB Cargo εντός της Ευρώπης και προς την Ασία, καθώς το 2022 περίπου το […] % των δραστηριοτήτων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία αφορούσαν διασυνοριακές μεταφορές.

([12]) Ως «τονοχιλιόμετρο» ή «tkm» νοείται μονάδα μέτρησης μεταφοράς εμπορευμάτων η οποία αντιπροσωπεύει τη σιδηροδρομική μεταφορά ενός τόνου (1 000 κιλών) εμπορευμάτων σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Η συγκεκριμένη μονάδα (tkm) είναι καθοριστικής σημασίας για την εκτίμηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ένωση, καθώς παρέχει μια τυποποιημένη μονάδα μέτρησης του βάρους και της απόστασης σιδηροδρομικής μεταφοράς των εμπορευμάτων. Η εν λόγω μονάδα μέτρησης είναι χρήσιμη για την αξιολόγηση των επιδόσεων του φορέα εκμετάλλευσης, την παρακολούθηση των μεταβολών του όγκου εμπορευμάτων και τη στήριξη των στόχων βιωσιμότητας μέσω της προώθησης εναλλακτικής λύσης χαμηλότερων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε σχέση με τις οδικές μεταφορές. Μέσω του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών (Rail Market Monitoring Scheme, RMMS), τα στοιχεία σχετικά με τα τονοχιλιόμετρα καθιστούν δυνατές τις συγκρίσεις σε ολόκληρη την εσωτερική αγορά και παρέχουν κατευθύνσεις για την πολιτική και τις επενδύσεις για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρόμων και την πρόοδο προς την επίτευξη των στόχων μείωσης των εκπομπών.

(26) Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι, στη συγκεκριμένη χώρα, το 2022 η DB Cargo αντιπροσώπευε το 43 % του συνόλου των δραστηριοτήτων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, το δε μερίδιό της έβαινε συνεχώς μειούμενο, ενώ το μερίδιο των ανταγωνιστών της αυξανόταν στον γερμανικό τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Η Γερμανία επισημαίνει ότι, μολονότι το 2016 η DB Cargo εξακολουθούσε να κατέχει μερίδιο 54 % της γερμανικής σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας, το μερίδιό της μειώθηκε κατά 11 ποσοστιαίες μονάδες (ή 20 %) κατά τα επτά επόμενα έτη.

(27) Στη Δανία και στις Κάτω Χώρες, η DB Cargo δραστηριοποιείται ως ο κατεστημένος φορέας εκμετάλλευσης (κατόπιν ενσωμάτωσης άλλων παραγόντων της αγοράς) και κατέχει μερίδια […] % και […] %, αντιστοίχως, της τοπικής αγοράς.

Πίνακας 2

Θέση της DB Cargo σε αγορές σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε διάφορα κράτη μέλη

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	

Πηγή: Μελέτη SCI/Verkehr της 6ης Σεπτεμβρίου 2023, υποβληθείσα από τη Γερμανία, σ. 8.

(28) Η Γερμανία εξηγεί ότι, εντός της ευρύτερης αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η DB Cargo δραστηριοποιείται σε τρία κύρια επιμέρους τμήματα της αγοράς: i) το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας, ii) το τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας και iii) το τμήμα συνδυασμένων μεταφορών.

(29) Στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας (SWL), η DB Cargo παρέχει ευέλικτες υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών για μικρότερες αποστολές. Συγκεντρώνει επιμέρους φορτάμαξες από πλείονες πελάτες, τις ενοποιεί σε πλήρεις αμαξοστοιχίες σε σταθμούς διαλογής και τις μεταφέρει σε ολόκληρη την Ευρώπη. Η υπηρεσία αυτή είναι σημαντική για τους κλάδους που χρειάζονται να μεταφέρουν μικρότερες ποσότητες εμπορευμάτων οι οποίες δεν γεμίζουν ολόκληρες αμαξοστοιχίες.

(30) Στο τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας, η DB Cargo παρέχει ειδικές αμαξοστοιχίες σε πελάτες που μεταφέρουν μεγάλους όγκους καθιστώντας δυνατή την άμεση μεταφορά εμπορευμάτων από σημείο σε σημείο, χωρίς ενδιάμεσες στάσεις. Η υπηρεσία αυτή είναι ιδανική για χύδην εμπορεύματα, όπως άνθρακας, χάλυβας και χημικές ουσίες, καθώς και για αποστολές μεγάλων εμπορευματοκιβωτίων. Οι κλειστές αμαξοστοιχίες εξασφαλίζουν ταχύτερες και οικονομικά αποδοτικότερες υπηρεσίες εφοδιαστικής για ορισμένους κλάδους, με υψηλή αξιοπιστία σε μεγάλες αποστάσεις.

(31) Η DB Cargo δραστηριοποιείται επίσης στις συνδυασμένες μεταφορές, στις οποίες τα εμπορεύματα μεταφέρονται με τη χρήση πολλαπλών τρόπων μεταφοράς (π.χ. σιδηροδρομική, οδική, θαλάσσια). Στο πλαίσιο του συγκεκριμένου μοντέλου, εμπορευματοκιβώτια, κινητά αμαξώματα και ημιρυμουλκούμενα μεταφέρονται σιδηροδρομικώς στη μεγάλη απόσταση του ταξιδιού και στη συνέχεια μεταφορτώνονται σε φορτηγά ή πλοία για το τελευταίο σκέλος του ταξιδιού. Η υπηρεσία αυτή στηρίζει τη μετάβαση από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές, μειώνει τις εκπομπές CO_2 και βελτιώνει τις πολυτροπικές λύσεις εφοδιαστικής σε ολόκληρη την Ευρώπη.

(32) Υπό τις συνθήκες αυτές, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι ο ευρωπαϊκός τομέας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μπορεί γενικά να θεωρείται ως ανταγωνιστικός και ότι πρόσφατη μελέτη του 2022, την οποία παρήγγειλε η ERFA, διαπιστώνει την ανταγωνιστική δυναμική του ευρωπαϊκού τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ως εξής: «Επί του παρόντος, υπάρχει υψηλός βαθμός αντιπαλότητας μεταξύ παραγόντων του τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Οι εργασίες στην αλλοδαπή κατεστημένων φορέων και διεθνών αντιπάλων (πρώην νεοεισερχόμενων φορέων) επεκτείνουν τις διεθνείς δραστηριότητές τους, με έμφαση κυρίως στις διεθνείς υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων. Επομένως, αποστολείς, εταιρείες διαμεταφοράς και εφοδιαστικής και διεθνείς φορείς εκμετάλλευσης μπορούν να επιλέξουν μεταξύ διαφόρων ικανών φορέων εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε μία χώρα ή στους διεθνείς διαδρόμους μεταφορών». Η Γερμανία ισχυρίζεται περαιτέρω ότι, όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα του γερμανικού τομέα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, στην ανωτέρω μελέτη διαπιστώνονται τα εξής: «Ως εκ τούτου, η αγορά σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία έγινε πολύ ανταγωνιστική και νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις αμφισβητούν την πρωτοκαθεδρία της Deutsche Bahn σε όλα τα τμήματα επιχειρηματικής δραστηριότητας. Σήμερα οι αντίπαλοι αντιπροσωπεύουν άνω του 50 % της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία».

(33) Όσον αφορά τον γερμανικό τομέα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η Γερμανία υποστηρίζει ότι, στα διάφορα τμήματα επιχειρηματικής δραστηριότητας του τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που περιγράφηκαν ανωτέρω, η DB Cargo ήταν το 2022 μακράν ο σημαντικότερος πάροχος υπηρεσιών μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας εντός της Γερμανίας με μερίδιο περίπου […] % του συνόλου του όγκου μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι η έλλειψη μεγάλων ανταγωνιστών στο συγκεκριμένο τμήμα επιχειρηματικής δραστηριότητας οφείλεται στο γεγονός ότι το τμήμα μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας καταγράφει συστηματικά ζημίες επί πλείονα έτη και, επομένως, δεν είναι ελκυστικό για μη επιδοτούμενες νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις.

(34) Συναφώς, η Γερμανία υποστηρίζει ότι, μολονότι η DB Cargo θα μετασχηματίσει το τμήμα επιχειρηματικής δραστηριότητας με σκοπό τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ποιότητας του προϊόντος, από το 2023, η Γερμανία αυξάνει την κρατική στήριξη στις μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας.

(35) Όσον αφορά τις συνδυασμένες μεταφορές, η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι η DB Cargo δεν διαθέτει ολοκληρωμένο σύστημα παραγωγής μεταφορικών μέσων και ότι, μολονότι το 2022 η DB Cargo κατείχε μερίδιο περίπου […] % της κυκλοφορίας στη Γερμανία, αντιμετωπίζει ολοένα και ισχυρότερο και πιο διαφοροποιημένο ανταγωνισμό, μεταξύ άλλων, από τις Metrans, HUPAC, TX Logistik και SBB Cargo International.

(36) Στο τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας, η Γερμανία επισημαίνει ότι το 2022 η DB Cargo είχε μερίδιο […] % έως […] % των όγκων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία, θεωρεί δε ότι πρόκειται περί μέτριου μεριδίου αγοράς, λαμβανομένου υπόψη του ιστορικού της DB Cargo ως κατεστημένης επιχείρησης στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Στο συγκεκριμένο τμήμα, η DB Cargo αντιμετωπίζει ισχυρό ανταγωνισμό από την Captrain Deutschland (ανήκει στον όμιλο SNCF), την TX Logistik (πανευρωπαϊκή ανεξάρτητη εταιρεία εφοδιαστικής) και μεγάλο αριθμό μικρότερων ανταγωνιστών.

(37) Στον πίνακα 3 παρέχεται επισκόπηση του μεριδίου της DB Cargo στους όγκους σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στα κράτη μέλη στα οποία δραστηριοποιείται (το 2022).

Πίνακας 3

Θέση της DB Cargo ανά δραστηριότητα σε διάφορα κράτη μέλη

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

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 31ης Οκτωβρίου 2023, σ. 28.

(38) Η Γερμανία επισημαίνει ότι η DB Cargo κατέχει μικρά μόνο μερίδια επί του συνολικού όγκου μεταφορών στα περισσότερα από τα κρίσιμα κράτη μέλη. Επ' αυτού, η Γερμανία υπογραμμίζει ότι το μερίδιο της DB Cargo υπερβαίνει το […] % μόνο στη Δανία ([13]), τη Γερμανία και τις Κάτω Χώρες ([14]) και ότι, στα περισσότερα κράτη μέλη, η DB Cargo παρέχει ακόμη και λιγότερο από το […] % των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

2.3. **Τα μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας**·

(39) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας προσδιορίζονται τα τέσσερα ακόλουθα μέτρα τα οποία χορηγήθηκαν υπέρ της DB Cargo. Τα μέτρα περιγράφονται στο παρόν τμήμα βάσει των πραγματικών αποσαφηνίσεων που παρείχαν η Γερμανία και ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη διάρκεια της διαδικασίας έρευνας.

2.3.1. *Αντιστάθμιση των ετήσιων ζημιών της DB Cargo δυνάμει της συμφωνίας μεταβίβασης κερδών και ζημιών (μέτρο 1)*

(40) Η DB Cargo μεταβιβάζει τις ζημίες της στη μητρική εταιρεία της βάσει συμφωνίας ελέγχου και μεταβίβασης κερδών και ζημιών, η οποία εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2012 (στο εξής: «ΣΜΚΖ» ή «συμφωνία μεταβίβασης κερδών και ζημιών»).

(41) Η ΣΜΚΖ συνάφθηκε στις 25 Οκτωβρίου 2012 μεταξύ της DB Cargo (τότε καλούμενης DB Schenker Rail Deutschland AG) και της μητρικής εταιρείας της [τότε καλούμενης DB ML, η οποία ανήκε πλήρως (100 %) στην DB AG] στο πλαίσιο σύμβασης η οποία χαρακτηρίστηκε ως συμφωνία για τον έλεγχο και τη μεταβίβαση κερδών (Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag) ([15]). Δυνάμει της ΣΜΚΖ, η μητρική εταιρεία της DB Cargo (έως το 2016 η DB ML και, μετά την απορρόφησή της το 2016, η DB AG) δεσμεύτηκε να καλύπτει αυτομάτως τις ζημίες της DB Cargo στο τέλος κάθε οικονομικού έτους. Αντίστοιχα, εάν στο τέλος οικονομικού έτους η DB Cargo καταγράψει κέρδη, η DB Cargo δεσμεύεται να τα μεταβιβάσει αυτομάτως στη μητρική εταιρεία της.

(42) Το γεγονός ότι η ΣΜΚΖ χαρακτηρίστηκε ως «Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag» έχει επίσης συνέπειες για τη διαχείριση της θυγατρικής που ελεγχόταν («beherrscht») από τη μητρική εταιρεία δυνάμει της συμφωνίας. Κατά τη ΣΜΚΖ, η DB Cargo έθεσε τη διαχείριση των επιχειρηματικών υποθέσεων της εταιρείας υπό τον έλεγχο της DB ML. Κατά συνέπεια, το διοικητικό συμβούλιο της DB ML είχε το δικαίωμα να δίνει οδηγίες στο διοικητικό συμβούλιο της DB Cargo σχετικά με τη διαχείριση των επιχειρηματικών υποθέσεων της εταιρείας. Ωστόσο, η διαχείριση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και η εκπροσώπηση παρέμειναν αρμοδιότητα του διοικητικού συμβουλίου της DB Cargo. Επιπλέον, το δικαίωμα της DB ML να δίνει οδηγίες στο διοικητικό συμβούλιο της DB Cargo απέκλειε το ενδεχόμενο να δίνονται οδηγίες στο διοικητικό συμβούλιο της DB Cargo σχετικά με την τροποποίηση, τη διατήρηση ή την καταγγελία της ΣΜΚΖ.

(43) Η ΣΜΚΖ καθιέρωσε επίσης φορολογική ενότητα μεταξύ της DB Cargo και της DB AG. Η εν λόγω φορολογική ενότητα αφορά τόσο σκοπούς φορολογίας εισοδήματος όσο και σκοπούς ΦΠΑ. Η ενότητα για σκοπούς φορολογίας εισοδήματος, βάσει της ΣΜΚΖ, καθιστά δυνατή την αντιστάθμιση κερδών και ζημιών διαφόρων εταιρειών του ομίλου μεταξύ τους αντί της καταβολής φόρου εισοδήματος για κάθε επιμέρους θυγατρική. Η φορολογική ενότητα για σκοπούς ΦΠΑ απορρέει από τη ΣΜΚΖ που καθιέρωσε τον έλεγχο της DB ML (και μεταγενέστερα της DB AG) επί της DB Cargo. Η φορολογική ενότητα για σκοπούς ΦΠΑ έχει ως αποτέλεσμα οι εσωτερικές ροές να μην υπόκεινται σε ΦΠΑ.

([13]) Σε σχέση με το μερίδιο της DB Cargo στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών της Δανίας, η Γερμανία υποστηρίζει ότι δεν είναι ορθό η Δανία να θεωρείται ως γεωγραφική αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και ότι θα έπρεπε να θεωρείται μάλλον ως χώρα διαμετακόμισης, καθώς και ότι, στο πλαίσιο αυτό, η DB Cargo εξαγόρασε τον εθνικό κατεστημένο φορέα το 2001 και παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών για τη σύνδεση της Γερμανίας, η οποία είναι η μεγαλύτερη ευρωπαϊκή οικονομία, με τη Σκανδιναβία.

([14]) Σε σχέση με το μερίδιο της DB Cargo στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών των Κάτω Χωρών, η Γερμανία υποστηρίζει ότι, όπως και στην περίπτωση της Δανίας, ο όγκος σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών των Κάτω Χωρών είναι συγκριτικά χαμηλός (περίπου το 5 % του γερμανικού όγκου) και ότι, όπως και στη Δανία, η DB Cargo εξαγόρασε τον εθνικό κατεστημένο φορέα το 2001 για λόγους διασυνοριακής διαμετακόμισης και συνδεσιμότητας, π.χ. για τη σύνδεση των ολλανδικών και βελγικών λιμένων με τη Γένοβα μέσω της Γερμανίας και τη σύνδεση της Βόρειας Θάλασσας με τη Μεσόγειο μέσω του Βελγίου και της Γαλλίας. Ως εκ τούτου, η Γερμανία υποστηρίζει ότι δεν είναι ορθό οι Κάτω Χώρες να θεωρούνται ως γεωγραφική αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ανεξάρτητη από τους τομείς των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών των γειτονικών χωρών.

([15]) «Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag» είναι ένα είδος συμφωνίας που διέπεται από τα άρθρα 291 και 293 και επ. του Aktiengesetz. Σύμφωνα με το άρθρο 293 παράγραφος 1 του AktG, οι συμφωνίες που διέπονται από τα άρθρα 291 και επ. τίθενται σε ισχύ μόνο με την έγκριση της γενικής συνέλευσης. Η απόφαση της γενικής συνέλευσης λαμβάνεται με πλειοψηφία τουλάχιστον τριών τετάρτων του εκπροσωπούμενου μετοχικού κεφαλαίου κατά την έκδοση της απόφασης. Το καταστατικό μπορεί να προβλέπει μεγαλύτερη πλειοψηφία όσον αφορά το κεφάλαιο και άλλες απαιτήσεις.

(44) Η ΣΜΚΖ συνάφθηκε μεταξύ της DB ML, ως μητρικής εταιρείας, και της DB Cargo στις 25 Οκτωβρίου 2012 ([16]). Η ΣΜΚΖ εγκρίθηκε από τις αντίστοιχες γενικές συνελεύσεις της DB ML και της DB Cargo στις 26 Οκτωβρίου 2012. Η συμφωνία πρόβλεπε την αναδρομική εφαρμογή της από την 1η Ιανουαρίου 2012 ([17]).

(45) Κατά τον χρόνο σύναψης της ΣΜΚΖ μεταξύ της DB ML και της DB Cargo, ίσχυε επίσης συμφωνία μεταβίβασης κερδών και ζημιών μεταξύ της DB AG και της DB ML ([18]). Δυνάμει της εν λόγω συμφωνίας, η DB AG δεσμεύθηκε να καλύπτει αυτομάτως τις ζημίες της DB ML στο τέλος κάθε οικονομικού έτους, ενόσω ισχύει η συμφωνία. Αντίστοιχα, η DB ML δεσμεύθηκε να μεταβιβάζει αυτομάτως τα κέρδη της στην DB AG στο τέλος κάθε οικονομικού έτους. Επομένως, κάθε αντίκτυπος στην οικονομική κατάσταση της DB ML λόγω της ΣΜΚΖ του 2012, μεταξύ της DB ML και της DB Cargo, μπορούσε να έχει άμεσο αντίκτυπο στον προϋπολογισμό της DB AG. Η εν λόγω συμφωνία μεταβίβασης κερδών και ζημιών μεταξύ της DB AG και της DB ML παρέμεινε σε ισχύ μέχρι τη συγχώνευση των δύο εταιρειών το 2016.

(46) Στις 26 Αυγούστου 2016, στο πλαίσιο της συγχώνευσης της DB AG και της DB ML, η ΣΜΚΖ που είχε συναφθεί μεταξύ της DB ML και της DB Cargo μεταβιβάστηκε στην DB AG. Ως νέα μητρική εταιρεία, η DB AG υπεισήλθε στα δικαιώματα και στις υποχρεώσεις της DB ML σε σχέση με την DB Cargo. Συγχρόνως, η συμφωνία μεταβίβασης κερδών και ζημιών που συνάφθηκε το 2003 μεταξύ της DB AG και της DB ML κατέστη άνευ αντικειμένου.

(47) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι μια σειρά από ΣΜΚΖ (με διαφορετικά επίπεδα επιμέρους συμμετοχών) ήταν πάντοτε σε ισχύ στο διάστημα από την 31η Δεκεμβρίου 1999 έως τη μεταβίβαση της ΣΜΚΖ το 2016 από την DB ML στην DB AG, ΣΜΚΖ στην οποία η DB Cargo ήταν η τελική επηρεαζόμενη θυγατρική και η DB AG ήταν η τελική επηρεαζόμενη μητρική εταιρεία. Από την 1η Ιουνίου 1999 έως την 31η Δεκεμβρίου 1999, ίσχυε άμεση ΣΜΚΖ μεταξύ της DB AG και της DB Cargo.

(48) Σύμφωνα με τους όρους της, η αρχική διάρκεια της ΣΜΚΖ ήταν πέντε έτη (δηλαδή, από την 1η Ιανουαρίου 2012 έως την 31η Δεκεμβρίου 2016), χρονικό διάστημα κατά το οποίο η καταγγελία της επιτρεπόταν μόνο για σπουδαίο λόγο («wichtige Gründe»). Η ΣΜΚΖ προβλέπει ειδικότερα ότι η DB ML δικαιούται να καταγγείλει τη σύμβαση για σπουδαίο λόγο σε περίπτωση που παύσει να έχει την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου στην DB Cargo.

(49) Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι, κατά τις γερμανικές φορολογικές αρχές, μόνον όλως εξαιρετικές περιστάσεις μπορούν να δικαιολογήσουν έκτακτη καταγγελία ΣΜΚΖ κατά την ελάχιστη πενταετή διάρκειά της. Συναφώς, η Γερμανία παραπέμπει στις κατευθυντήριες γραμμές των γερμανικών φορολογικών αρχών για τον φόρο εταιρειών («Körperschaftsteuerrichtlinien», στο εξής: KStR), κατά τις οποίες, εάν ΣΜΚΖ, η οποία δεν έχει ακόμη εφαρμοστεί επί πέντε συνεχή έτη, καταγγελθεί με την παροχή ειδοποίησης ή με αμοιβαία συμφωνία, η συμφωνία παραμένει ισχυρή για φορολογικούς σκοπούς για τα έτη για τα οποία εφαρμόστηκε, εάν καταγγέλθηκε για σπουδαίο λόγο. Σπουδαίος λόγος μπορεί να θεωρηθεί ότι συντρέχει, ειδικότερα, σε περίπτωση πώλησης ή εισφοράς της συμμετοχής της μητρικής εταιρείας, συγχώνευσης, διάσπασης, εκκαθάρισης της μητρικής εταιρείας ή της θυγατρικής. Εάν ήταν ήδη σαφές κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας ότι η ΣΜΚΖ επρόκειτο να καταγγελθεί πριν από τη λήξη της πρώτης πενταετίας, δεν απαιτείται η επίκληση σπουδαίου λόγου. Εάν δεν συντρέχει σπουδαίος λόγος, δυνάμει της φορολογικής νομοθεσίας, η ΣΜΚΖ πρέπει να θεωρηθεί ως ανίσχυρη εξαρχής ([19]).

(50) Κατά τη Γερμανία, βάσει των κατευθυντήριων γραμμών των γερμανικών φορολογικών αρχών, μόνο δικαιοπραξίες ανάλογες της πώλησης ή οποιουδήποτε άλλου μέτρου θεμελιώδους αναδιάρθρωσης που οδηγεί σε μεταβολή της κυριότητας και/ή του ελέγχου θα δικαιολογούσαν πρόωρη καταγγελία. Κατά την αρχική ελάχιστη πενταετή περίοδο δεν υπήρξαν ανάλογα γεγονότα τα οποία θα δικαιολογούσαν την καταγγελία της ΣΜΚΖ. Οι μόνες μεταβολές της εταιρικής διάρθρωσης οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στο διάστημα από το 1999 έως σήμερα αφορούσαν μέτρα εσωτερικής αναδιάρθρωσης και είναι πρόδηλο ότι δεν συνιστούσαν σπουδαίο λόγο.

([16]) Η συμφωνία υπογράφηκε από δύο μέλη του διοικητικού συμβουλίου της DB ML (στο εξής: Vorstand) και δύο μέλη του διοικητικού συμβουλίου της DB Schenker Rail Deutschland AG.

([17]) Η ΣΜΚΖ καταχωρίστηκε στο εμπορικό μητρώο για την DB Cargo —προϋπόθεση κύρους της συμφωνίας— στις 18 Δεκεμβρίου 2012.

([18]) Η συγκεκριμένη ΣΜΚΖ συνάφθηκε το 2003.

([19]) Κείμενο στη γερμανική γλώσσα της ενότητας R14.5 σημείο 6 των KStR: «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) Η ΣΜΚΖ προβλέπει περαιτέρω ότι, μετά την αρχική πενταετή διάρκεια, η συμφωνία παρατείνεται αυτομάτως στο τέλος κάθε οικονομικού έτους για ένα επιπλέον έτος, εκτός εάν ένα από τα δύο μέρη αποφασίσει να την καταγγείλει. Για την καταγγελία της ΣΜΚΖ, ο καταγγέλλων οφείλει να παράσχει προειδοποίηση τριών μηνών, δηλαδή για την έναρξη ισχύος της καταγγελίας κατά το επόμενο οικονομικό έτος της DB Cargo, ο καταγγέλλων οφείλει να παράσχει ειδοποίηση καταγγελίας της ΣΜΚΖ τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από τη λήξη του τρέχοντος οικονομικού έτους της DB Cargo.

(52) Κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η ΣΜΚΖ παρέμενε σε ισχύ και δεν προβλεπόταν καταγγελία της. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η ΣΜΚΖ μεταξύ της DB AG και της DB Cargo καταγγέλθηκε με ισχύ από το τέλος του 2024.

(53) Από την έναρξη ισχύος της τρέχουσας ΣΜΚΖ, δεν έχει πραγματοποιηθεί μεταβίβαση κερδών από την DB Cargo στην DB AG (ή, πριν από το 2016, στην DB ML). Βάσει της ΣΜΚΖ που συνάφθηκε το 2012, οι ζημίες της DB Cargo καλύφθηκαν από τη μητρική εταιρεία της (την DB ML και, στη συνέχεια, την DB AG). Δεδομένου ότι όλες οι ζημίες μεταβιβάστηκαν, η DB Cargo προστατεύθηκε από τη συμπερίληψη των ζημιών στον ισολογισμό της και, επομένως, από τον τυχόν αρνητικό χρηματοοικονομικό αντίκτυπο των συσσωρευμένων ζημιών. Στον Πίνακα 4 απεικονίζεται η εξέλιξη του καλυφθέντος κεφαλαίου και των συνολικών ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo και των ετήσιων ζημιών της, σύμφωνα με τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις της DB Cargo ([20]) έως την 31η Δεκεμβρίου 2023.

Πίνακας 4

Ίδια κεφάλαια και ετήσιες ζημίες της DB Cargo (EBT) που καλύφθηκαν από τη μητρική εταιρεία βάσει της ΣΜΚΖ του 2012 έως την 31η Δεκεμβρίου 2023

(εκατ. EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Καλυφθέν κεφάλαιο	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Σύνολο ιδίων κεφαλαίων	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Ετήσιες ζημίες	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) Η αύξηση από έτος σε έτος κατά 21 εκατ. EUR αντιστοιχεί σε αύξηση του αποθεματικού λόγω μεταβίβασης όλων των μετοχών της DB Cargo Logistics GmbH, που κατείχε προηγουμένως η Schenker AG, στην DB Cargo AG.

([2]) Το καλυφθέν κεφάλαιο αυξήθηκε κατά 6 000 EUR σε σχέση με την εισφορά (Einlage) έξι συμμετοχών (Beteiligungen). Το ποσό της εισφοράς (105 εκατ. EUR) των έξι συμμετοχών που υπερέβαιναν την αύξηση του καλυφθέντος κεφαλαίου μεταφέρθηκε στο αποθεματικό.

Πηγή: *Οικονομικές καταστάσεις της DB Cargo 2012 έως 2023.*

(54) Η εταιρική διαχείριση της DB Cargo βασίζεται σε ενδιάμεσα στρατηγικά σχέδια (στο εξής: ενδιάμεσα σχέδια). Τα εν λόγω ενδιάμεσα σχέδια οριστικοποιούνται κάθε χρόνο τον Οκτώβριο και υποβάλλονται προς έγκριση στο εποπτικό συμβούλιο της DB Cargo περίπου τον Νοέμβριο/Δεκέμβριο. Τα ενδιάμεσα σχέδια της DB Cargo αποτελούν αντικείμενο συντονισμού, σε ετήσια βάση, με την DB AG και εντάσσονται στον ενδιάμεσο προγραμματισμό ολόκληρου του ομίλου. Επιπλέον, τα μέτρα και οι έννοιες που περιλαμβάνονται στα ενδιάμεσα σχέδια περιλαμβάνονται επίσης στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της DB AG (εκτός εάν οι στρατηγικές έχουν ήδη αποτελέσει αντικείμενο χωριστού συντονισμού με την DB AG).

([20]) Οι οικονομικές καταστάσεις καταρτίστηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του γερμανικού εμπορικού κώδικα (Handelsgesetzbuch — HGB) και του Aktiengesetz.

(55) Κατά τη Γερμανία, η κατάρτιση των ετήσιων ενδιάμεσων σχεδίων της DB Cargo αποτελεί αντικείμενο εκτενούς διαδικασίας που διαρκεί πλείονες μήνες, στην οποία συμμετέχουν τα τμήματα στρατηγικής και ελέγχου της DB Cargo και της DB AG. Ο προγραμματισμός που αφορά τους όγκους και τις τιμές βασίζεται σε αναλύσεις επίσημων στατιστικών υπηρεσιών και αναγνωρισμένων οργανισμών οικονομικών προβλέψεων (π.χ. Oxford Economics, Eurostat, εθνικές στατιστικές υπηρεσίες) σχετικά με τις εξελίξεις της οικονομίας, της αγοράς και του ανταγωνισμού. Τα λόγω στατιστικά στοιχεία λαμβάνονται υπόψη μαζί με εσωτερικά δεδομένα, τα δε στοιχεία που παράγονται από τις επίσημες στατιστικές υπηρεσίες και τους οργανισμούς οικονομικών προβλέψεων συγκεντρώνονται από τα τμήματα στρατηγικής της DB Cargo και της DB AG για την παραγωγή προβλέψεων για την αγορά εμπορευματικών μεταφορών. Οι παραδοχές όσον αφορά τις εξελίξεις κόστους εγχώριων οντοτήτων καθορίζονται σε κεντρικό επίπεδο για όλες τις επιχειρηματικές μονάδες της DB AG και βασίζονται στις προαναφερθείσες ανεξάρτητες πηγές δεδομένων. Βασικές κατηγορίες κόστους είναι, για παράδειγμα, ημερομίσθια/μισθοί, καύσιμα/ενέργεια και τέλη τροχαίας πρόσβασης. Επιπλέον, λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα προγραμμάτων στρατηγικής και αποδοτικότητας που βρίσκονται σε εξέλιξη. Περαιτέρω, το τμήμα διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων της DB Cargo προγραμματίζει αναλυτικά τις επενδύσεις και τα έργα ώστε η εταιρεία να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στον προγραμματισμό του όγκου από λειτουργικής απόψεως.

(56) Τα ενδιάμεσα σχέδια έχουν πενταετή ορίζοντα προγραμματισμού, για παράδειγμα, το ενδιάμεσο σχέδιο που υποβλήθηκε στο εποπτικό συμβούλιο της DB Cargo στις 9 Δεκεμβρίου 2016 αφορούσε την περίοδο προγραμματισμού 2017 έως 2021. Τα ενδιάμεσα σχέδια αριθμούν περίπου 40 έως 159 σελίδες (το ενδιάμεσο σχέδιο του 2015 το οποίο περιλαμβάνει ένα μάλλον εκτενές τμήμα σχετικά με το έργο «Zukunft Bahn»). Για κάθε έτος, τα ενδιάμεσα σχέδια περιέχουν (μεταξύ άλλων) προβλέψεις επιδόσεων και χρηματοοικονομικές προβλέψεις για τα επόμενα πέντε έτη. Για τον όμιλο DB Cargo καθώς και για την DB Cargo, τα εν λόγω σχέδια περιέχουν στοιχεία του λογαριασμού αποτελεσμάτων και του ισολογισμού. Για άλλες θυγατρικές, τα σχέδια περιλαμβάνουν επιλεγμένους δείκτες. Οι κύριοι χρησιμοποιούμενοι δείκτες κερδοφορίας είναι το περιθώριο κερδών προ τόκων και φόρων (EBIT) και ο δείκτης απόδοσης απασχολούμενου κεφαλαίου (ROCE) για τους οποίους καθορίζονται επίσης επίπεδα-στόχοι ([21]). Όλα τα ενδιάμεσα σχέδια που καταρτίστηκαν κατά την περίοδο της έρευνας προβλέπουν κέρδη προ φόρων τουλάχιστον πριν από το τέλος της περιόδου προγραμματισμού. Στον Πίνακα 5 απεικονίζονται τα λειτουργικά έσοδα μετά από τόκους ([22]), το περιθώριο EBIT και ο δείκτης ROCE για όλα τα ενδιάμεσα σχέδια ([23]) που καταρτίστηκαν από το 2011 έως το 2021. Τα στοιχεία που απεικονίζονται στον πίνακα 5 αφορούν την DB Cargo AG.

Πίνακας 5

Ενδιάμεσα σχέδια 2011 έως 2021

(EBT σε εκατ. EUR)

		1ο έτος προγραμματισμού	2ο έτος προγραμματισμού	3ο έτος προγραμματισμού	4ο έτος προγραμματισμού	5ο έτος προγραμματισμού
2011	Λειτουργικά έσοδα μετά από τόκους ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Περιθώριο EBIT ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος περιθωρίου EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δείκτης ROCE ([3])	—	—	—	—	—
	Στόχος δείκτη ROCE	—	—	—	—	—

([21]) Ο δείκτης ROCE χρησιμοποιείται σε συνδυασμό με επίπεδο-στόχο από το ενδιάμεσο σχέδιο του 2015. Πριν από το έτος αυτό, φαίνεται ότι ως δείκτης επιδόσεων-στόχων χρησιμοποιούνταν μόνο περιθώριο EBIT.

([22]) Χρησιμοποιείται στην παρούσα απόφαση αντί των κερδών προ φόρων (EBT), εάν τα EBT δεν περιλαμβάνονται ρητώς στο οικείο ενδιάμεσο σχέδιο.

([23]) Μολονότι η βάση για τον υπολογισμό των κερδών και των ζημιών που μεταβιβάζονται, δυνάμει της ΣΜΚΖ, είναι τα κέρδη μετά από φόρους («Ergebnis nach Steuern») της DB Cargo AG (περιλαμβανομένων εγχώριων θυγατρικών) υπολογιζόμενα σύμφωνα με τις λογιστικές αρχές του HGB, στα ενδιάμεσα σχέδια εφαρμόζονται τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς (ΔΠΧΑ). Έως το ενδιάμεσο σχέδιο του 2018, οι προβλέψεις περιλαμβάνουν μόνο τα λειτουργικά έσοδα μετά από τόκους ως τελικό αποτέλεσμα της πρόβλεψης κερδών και ζημιών.

(EBT σε εκατ. EUR)

		1ο έτος προγραμματισμού	2ο έτος προγραμματισμού	3ο έτος προγραμματισμού	4ο έτος προγραμματισμού	5ο έτος προγραμματισμού
2012	Λειτουργικά έσοδα μετά από τόκους ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Περιθώριο EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος περιθωρίου EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δείκτης ROCE	—	—	—	—	—
	Στόχος δείκτη ROCE	—	—	—	—	—
2013	Λειτουργικά έσοδα μετά από τόκους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Περιθώριο EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος περιθωρίου EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δείκτης ROCE	—	—	—	—	—
	Στόχος δείκτη ROCE	—	—	—	—	—
2014	Λειτουργικά έσοδα μετά από τόκους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Περιθώριο EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος περιθωρίου EBIT					
	Δείκτης ROCE	—	—	—	—	—
	Στόχος δείκτη ROCE	—	—	—	—	—
2015	Λειτουργικά έσοδα μετά από τόκους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Περιθώριο EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος περιθωρίου EBIT	—	—	—	—	[…]
	Δείκτης ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος δείκτη ROCE	—	—	—	—	13,0 %
2016	Λειτουργικά έσοδα μετά από τόκους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Περιθώριο EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος περιθωρίου EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δείκτης ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος δείκτη ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EBT σε εκατ. EUR)

		1ο έτος προγραμματισμού	2ο έτος προγραμματισμού	3ο έτος προγραμματισμού	4ο έτος προγραμματισμού	5ο έτος προγραμματισμού
2017	Λειτουργικά έσοδα μετά από τόκους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Περιθώριο EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος περιθωρίου EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δείκτης ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος δείκτη ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	Λειτουργικά έσοδα μετά από τόκους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Περιθώριο EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος περιθωρίου EBIT	—	—	—	—	—
	Δείκτης ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος δείκτη ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019	Λειτουργικά έσοδα μετά από τόκους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Περιθώριο EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος περιθωρίου EBIT	—	—	—	—	—
	Δείκτης ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος δείκτη ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Περιθώριο EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος περιθωρίου EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δείκτης ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος δείκτη ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Περιθώριο EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος περιθωρίου EBIT	—	—	—	—	—
	Δείκτης ROCE ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Στόχος δείκτη ROCE	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Το σχέδιο κάνει λόγο για λειτουργικά έσοδα II («Betriebsergebnis II»), τα οποία η Επιτροπή αντιλαμβάνεται ως όρο συνώνυμο των λειτουργικών εσόδων μετά από τόκους.

([2]) Ως % των εσόδων.

([3]) Μολονότι ο δείκτης ROCE δεν χρησιμοποιείται ως δείκτης επιδόσεων πριν από το 2015, τα ενδιάμεσα σχέδια περιλαμβάνουν το απασχολούμενο κεφάλαιο.

([4]) Λειτουργικά έσοδα μετά από τόκους («operatives Ergebnis nach Zinsen»).

([5]) Προβλέψεις δείκτη ROCE διαθέσιμες μόνον για τον όμιλο DB Cargo.

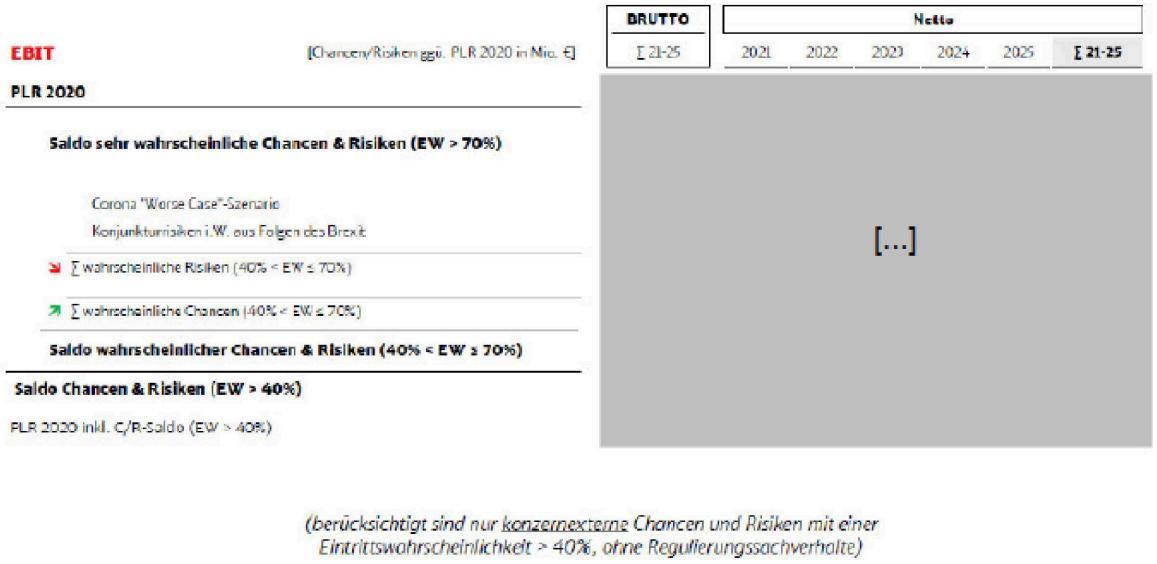
Πηγή: Ενδιάμεσα σχέδια της DB Cargo υποβληθέντα από τη Γερμανία.

(57) Επιπλέον του χρηματοοικονομικού προγραμματισμού, τα ενδιάμεσα σχέδια περιέχουν εκτενείς αναλύσεις των τρεχουσών και των αναμενόμενων εξελίξεων της αγοράς, περιλαμβανομένου του αντικτύπου τους στις επιδόσεις, και, από το 2016 και έπειτα, περιγραφή και αξιολόγηση των στρατηγικών που εφαρμόστηκαν και των μέτρων που λήφθηκαν για τη βελτίωση των επιδόσεων της DB Cargo, περιλαμβανομένων περιγραφής και αξιολόγησης των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν εντός της DB Cargo στο πλαίσιο πρωτοβουλιών αναδιάρθρωσης ολόκληρου του ομίλου DB, όπως η «Zukunft Bahn» ή η «Starke Schiene» (ισχυρός σιδηρόδρομος, με την «Starke Cargo» – ισχυρές εμπορευματικές μεταφορές ως ειδική συμπληρωματική δραστηριότητα για την DB Cargo). Επιπλέον, τα σχέδια περιέχουν επίσης συγκρίσεις με προηγούμενα ενδιάμεσα σχέδια και επεξηγήσεις για τις αποκλίσεις από προηγούμενο προγραμματισμό.

(58) Επιπροσθέτως, από το ενδιάμεσο σχέδιο του 2015, τα σχέδια περιέχουν επίσης πρόβλεψη κινδύνων και ευκαιριών που μπορεί να έχουν αντίκτυπο στα EBIT και που έχουν πιθανότητα επέλευσης άνω του 40 %, πλην όμως δεν περιλαμβάνονται στο βασικό σενάριο του προγραμματισμού. Στα σχέδια των ετών 2017, 2019 και 2020 είχαν προσδιοριστεί μόνον πρόσθετοι κίνδυνοι στη συγκεκριμένη κατηγορία. Δεν προσδιορίστηκαν πρόσθετες ευκαιρίες. Οι εν λόγω πρόσθετοι κίνδυνοι μπορεί να είναι σημαντικοί, όπως καθίσταται σαφές στο σχέδιο του 2020 για την περίοδο 2021 έως 2025, όπως καταδεικνύεται στο Γράφημα 3: Κίνδυνοι και ευκαιρίες ενδιάμεσου σχεδίου για την περίοδο 2021-2025 ([24]).

Γράφημα 3

Κίνδυνοι και ευκαιρίες ενδιάμεσου σχεδίου για την περίοδο 2021-2025



Πηγή: Ενδιάμεσο σχέδιο 2020 υποβληθέν από τη Γερμανία ([25]).

([24]) Στην περίπτωση αυτή, ο σημαντικότερος κίνδυνος, ο οποίος δεν περιλήφθηκε στο βασικό σενάριο, ήταν η μείωση της ανάπτυξης της αγοράς.

([25]) Μετάφραση από το κείμενο στη γερμανική γλώσσα:
Πρώτη σειρά: Μεικτό—Καθαρό
Δεύτερη σειρά: ευκαιρίες/κίνδυνοι σε σχέση με αποτέλεσμα χρήσης 2020 σε εκατ. EUR
Τέταρτη σειρά: στάθμιση πολύ πιθανών ευκαιριών και κινδύνων (αναμένονται > 70 %)
Πέμπτη σειρά: «δυσμενέστερο σενάριο» Corona
Έκτη σειρά: κίνδυνοι οικονομικού κύκλου υπό ευρύτερη έννοια λόγω Brexit
Έβδομη σειρά: πιθανοί κίνδυνοι (40 % < αναμένονται ≤ 70 %)
Όγδοη σειρά: πιθανές ευκαιρίες (40 % < αναμένονται ≤ 70 %)
Ένατη σειρά: στάθμιση πιθανών ευκαιριών και κινδύνων (40 % < αναμένονται ≤ 70 %)
Δέκατη σειρά: στάθμιση ευκαιριών και κινδύνων (αναμένονται > 40 %)
Ενδέκατη σειρά: Αποτέλεσμα χρήσης 2020 περιλαμβανομένης στάθμισης ευκαιριών/κινδύνων (αναμένονται > 40 %)
Αγκύλες: (περιλαμβάνονται μόνον ευκαιρίες και κίνδυνοι εξωγενείς ως προς τον όμιλο που αναμένονται σε ποσοστό > 40 %, μη περιλαμβανομένων περιπτώσεων κανονιστικής ρύθμισης).

(59) Επιπλέον των ενδιάμεσων σχεδίων, καταρτίζονται επίσης σε μη τακτική και περιστασιακή βάση έγγραφα που αφορούν επιχειρηματικές στρατηγικές, για παράδειγμα για έκτακτες συνεδριάσεις του εποπτικού συμβουλίου της DB Cargo, όπως η συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε τον Ιανουάριο του 2017 σχετικά με το έργο Zukunft Bahn και τις στρατηγικές της DB Cargo που εξετάζονται σε αυτό ([26]). Για ειδικευμένες ad hoc αναλύσεις και εκθέσεις αγοράς στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, χρησιμοποιούνται ειδικευμένοι εξωτερικοί πάροχοι υπηρεσιών, όπως η SCI Verkehr. Εσωτερικά τμήματα εκπονούν λεπτομερείς εκθέσεις κυκλοφορίας.

(60) Κατά τη Γερμανία, στο διάστημα από το 2012 έως περίπου το 2019, το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας (SWL) ευθυνόταν κυρίως για τις ζημίες της DB Cargo. Από το 2019/2020 και έπειτα, δεν είναι πλέον δυνατός ο σαφής διαχωρισμός των αποτελεσμάτων αυτών, αντίθετα προς ό,τι συνέβαινε στο παρελθόν. Στον πίνακα 6 καταδεικνύεται ότι κανένα από τα τμήματα [SWL, κλειστή αμαξοστοιχία (BT), συνδυασμένες μεταφορές (CT)] δεν μπορούσε να είναι κερδοφόρο κατά την περίοδο εκείνη, η οποία σημαδεύτηκε από την πανδημία COVID-19. Ωστόσο, οι ζημίες του τμήματος SWL, το οποίο αντιπροσώπευε περίπου το 30 % του κύκλου εργασιών της DB Cargo κατά την περίοδο 2020-2022, αντιπροσώπευαν περισσότερο από το ήμισυ του συνόλου των ζημιών κατά την ίδια περίοδο.

Πίνακας 6

Κατανομή EBIT 2012-2022

(σε εκατ. ευρώ)

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

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 9ης Νοεμβρίου 2023.

(61) Το 2019 η DB AG ανέθεσε στις Oliver Wyman, SCI Verkehr και CK Rail&Logistics την εκπόνηση μελέτης σχετικά με τον τομέα SWL (Studie «Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs» — Στρατηγική επισκόπηση του τομέα μεμονωμένης φορτάμαξας, στο εξής: μελέτη SWL). Η μελέτη SWL είχε ημερομηνία Οκτωβρίου 2019 και τροποποιήθηκε ελαφρώς τον Ιανουάριο του 2020, χωρίς κανέναν αντίκτυπο στο συμπέρασμα της μελέτης. Η μελέτη περιλάμβανε περιγραφή και αξιολόγηση της αγοράς SWL στο σύνολό της, στη Γερμανία και στην Ευρώπη, περιγραφή και αξιολόγηση του τμήματος SWL της DB Cargo, καθώς και σενάρια για τη μελλοντική εξέλιξη του τμήματος SWL της DB Cargo.

(62) Τα εναλλακτικά σενάρια για το μέλλον του τμήματος SWL τα οποία προσδιορίστηκαν στη μελέτη SWL ήταν τα ακόλουθα:

1) Περαιτέρω ανάπτυξη του τμήματος με πρόσθετες ελαφρύνσεις και κρατική στήριξη: το τμήμα SWL θα αναπτυχθεί περαιτέρω με στοχευμένη βελτιστοποίηση του επιχειρηματικού μοντέλου και ένα πρόγραμμα ανάπτυξης και καινοτομίας. Οι επιδόσεις των μεταφορών και η γεωγραφική κάλυψη θα αυξηθούν. Η λειτουργία του τμήματος SWL θα πρέπει να στηριχθεί με στοχευμένες φορολογικές απαλλαγές. Θα προωθηθούν επενδύσεις σε εκσυγχρονισμό και, επομένως, σε μακροπρόθεσμη αύξηση της αποδοτικότητας.

2) Περαιτέρω ανάπτυξη χωρίς πρόσθετη κρατική στήριξη: το τμήμα SWL θα αναπτυχθεί κατά τρόπο που θα στηρίζει τη μετάβαση της εμπορευματικής κυκλοφορίας από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Θα υλοποιηθεί παρόμοια βελτιστοποίηση του επιχειρηματικού μοντέλου (όπως στην επιλογή της περαιτέρω ανάπτυξης με ελαφρύνσεις και κρατική στήριξη) και θα εφαρμοστεί πρόγραμμα ανάπτυξης και καινοτομίας. Ωστόσο, λόγω της περιορισμένης επενδυτικής ικανότητας ελλείψει κρατικής στήριξης, οι επενδύσεις σε καινοτομία και ανάπτυξη θα εξεταστούν επιλεκτικά και θα αναβληθούν.

([26]) Στο διάστημα από το 2009 έως το 2015, στο πλαίσιο της «διαδικασίας στρατηγικής διαχείρισης» εντός του ομίλου DB, τα διάφορα τμήματα επιχειρηματικής δραστηριότητας παρουσίαζαν τη στρατηγική τους στη διοίκηση του ομίλου. Η τακτική αυτή διαδικασία έπαυσε το 2016.

3) Επικέντρωση σε βασικούς πελάτες: στο συγκεκριμένο σενάριο, το τμήμα SWL θα μειώσει τις δραστηριότητές του ώστε να επικεντρωθεί σε έναν οικονομικό πυρήνα δραστηριοτήτων. Στόχος της προσέγγισης επικέντρωσης είναι η προσφορά μεγάλης και σταθερής κυκλοφορίας στους «βασικούς πελάτες» ([27]). Οι σταθμοί εμπορευματικών μεταφορών που δεν μπορούν να λειτουργήσουν αποδοτικά από άποψη κόστους («eigenwirtschaftlich») θα εξεταστούν εκ νέου με τους πελάτες, με στόχο την επίτευξη τιμολόγησης που καλύπτει το κόστος. Εάν δεν είναι δυνατή η εξεύρεση λύσης κάλυψης του κόστους με τους πελάτες, η παροχή της υπηρεσίας στον σταθμό εμπορευματικών μεταφορών θα παύσει. Μόνον οι σταθμοί εμπορευματικών μεταφορών με όγκο μίας ή περισσοτέρων φορταμαξών ανά εργάσιμη ημέρα θα εξακολουθήσουν να εξυπηρετούνται χωρίς επιπλέον χρέωση.

4) Κατάργηση του τμήματος: το σενάριο αυτό αφορά εύτακτη έξοδο από το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας.

(63) Στη μελέτη SWL εξετάστηκαν οι ακόλουθες συνεισφορές του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας στα κέρδη της DB Cargo το 2023 και το 2030 στο πλαίσιο των τεσσάρων προαναφερθέντων σεναρίων:

Πίνακας 7

Συνεισφορά κάθε σεναρίου στα έσοδα της DB Cargo το 2023 και το 2030

σε εκατ. ευρώ

	Ανάπτυξη με κρατική στήριξη	Ανάπτυξη χωρίς κρατική στήριξη	Επικέντρωση	Έξοδος
Έτος 2023	[…]	[…]	[…]	[…]
Έτος 2030	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Μελέτη SWL υποβληθείσα από τη Γερμανία.

(64) Τα τέσσερα σενάρια αξιολογήθηκαν βάσει έξι κριτηρίων:

1) Οφέλη για την εθνική οικονομία («volkswirtschaftlicher Nutzen»): αξιολόγηση του αντικτύπου στη Γερμανία ως βιομηχανικής τοποθεσίας.

2) Οικολογικά οφέλη («ökologischer Nutzen»): αξιολόγηση του αντικτύπου στη βιωσιμότητα των εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία.

3) Στρατηγική θέση της DB Cargo («Strategische Positionierung DB Cargo»): αξιολόγηση του αντικτύπου στο επιχειρηματικό μοντέλο της DB Cargo.

4) Οικονομικά της DB Cargo («Finanzen DB Cargo»): αξιολόγηση του αντικτύπου στα οικονομικά της DB Cargo μέσω της χρήσης βασικών δεικτών επιδόσεων. Δίνεται έμφαση στο αποτέλεσμα παραγωγής εσόδων του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας για την DB Cargo και του βαθμού στον οποίο το έλλειμμα εσόδων μπορεί να καλυφθεί.

5) Προσωπικό της DB Cargo («Personal DB Cargo»): αξιολόγηση του αντικτύπου στην κατάσταση της απασχόλησης. Λαμβάνεται υπόψη η «ειδική ευθύνη» της DB Cargo ως κρατικής εταιρείας για περισσότερους από 17 000 εργαζομένους στη Γερμανία το 2018.

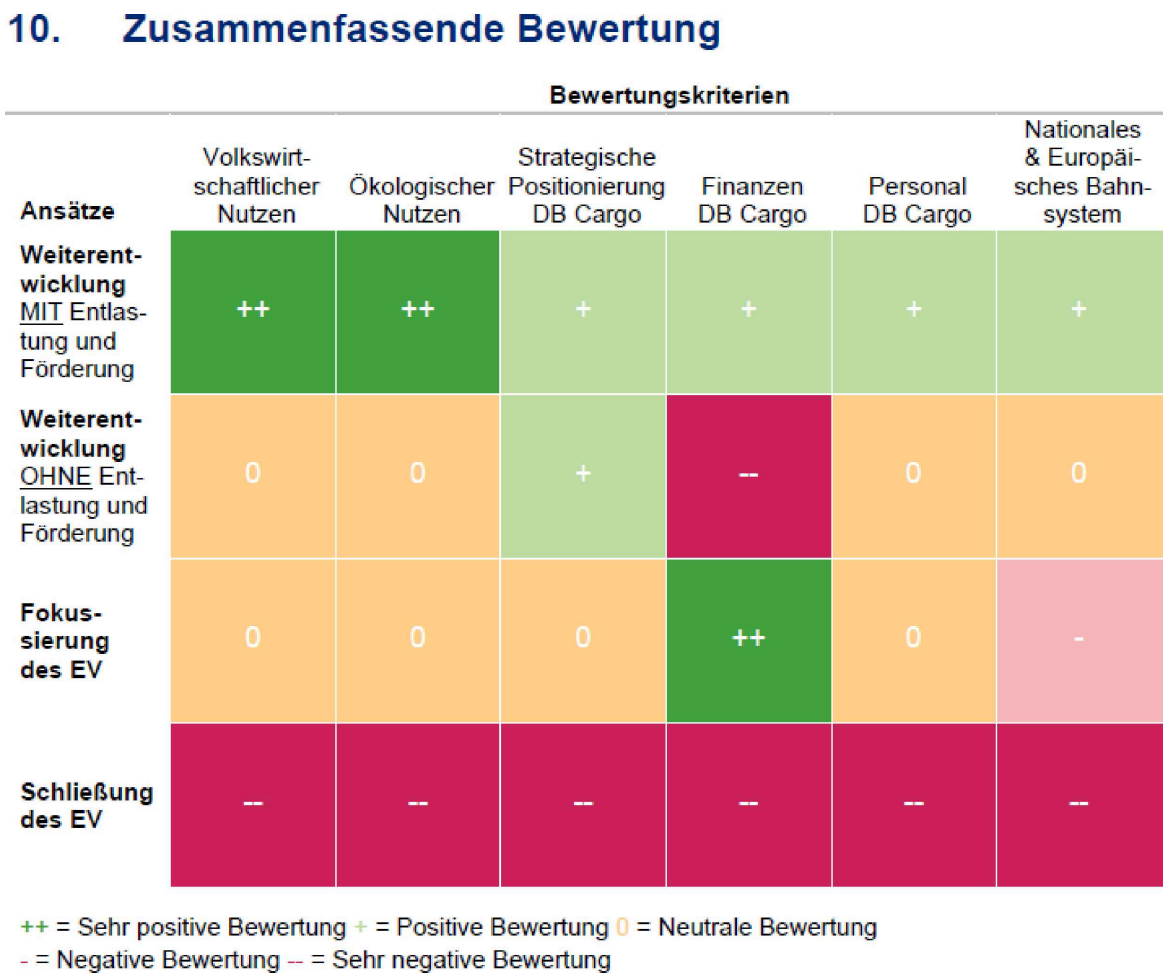
6) Εγχώριο και ευρωπαϊκό σύστημα σιδηροδρόμων («Nationales & Europäisches Bahnsystem»): δείκτη αξιολόγησης του αντικτύπου στο ευρωπαϊκό σύστημα σιδηροδρόμων αποτελεί το ποσοστό διασυνοριακών μεταφορών στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας. Επιπλέον, αξιολόγηση του βαθμού ευελιξίας όσον αφορά την κλιμάκωση του προκύπτοντος δικτύου, στη Γερμανία και στην Ευρώπη, ώστε να ανταποκριθεί στη μεταβαλλόμενη δυναμική της αγοράς.

(65) Σύμφωνα με τα ανωτέρω κριτήρια, η μελέτη SWL κατέταξε το σενάριο της περαιτέρω ανάπτυξης του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας με πρόσθετες ελαφρύνσεις και κρατική στήριξη ως το πλέον ευνοϊκό σενάριο εν γένει, ενώ η επικέντρωση σε βασικούς πελάτες θα έχει το μεγαλύτερο θετικό αποτέλεσμα στα οικονομικά της DB Cargo. Στο Γράφημα 4 απεικονίζεται ο πίνακας συμπερασμάτων όπως παρατίθεται στη μελέτη SWL.

([27]) Οι «βασικοί πελάτες» επρόκειτο να καθοριστούν βάσει ποσοτικών και ποιοτικών παραγόντων.
Ποσοτικοί παράγοντες: έσοδα ναύλων, όγκος φορταμαξών, ναύλος τονοχιλιομέτρου.
Ποιοτικοί παράγοντες: σταθερότητα και προβλεψιμότητα της κυκλοφορίας, εξάρτηση των πελατών από τις μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας, προθυμία πληρωμής, μακροπρόθεσμες επιχειρηματικές προοπτικές του πελάτη.

Γράφημα 4

Συμπερασματική αξιολόγηση των σεναρίων για το τμήμα SWL



Πηγή: *Μελέτη SWL υποβληθείσα από τη Γερμανία* ([28])

([28]) *Μετάφραση από το κείμενο στη γερμανική γλώσσα:*

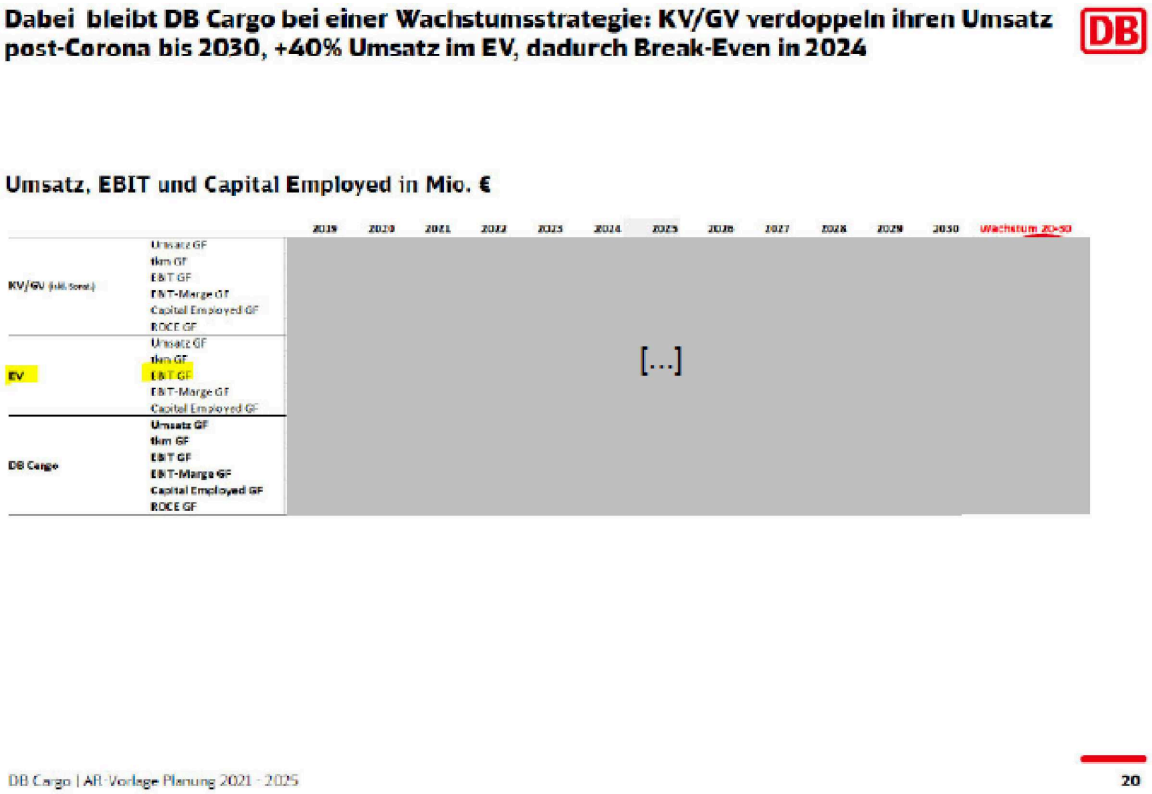
	Κριτήρια αξιολόγησης					
προσέγγιση	Οφέλη για την εθνική οικονομία	Οικολογικά οφέλη	Στρατηγική θέση της DB Cargo	Οικονομικά της DB Cargo	Προσωπικό της DB Cargo	Εγχώριο και ευρωπαϊκό σύστημα σιδηροδρόμων
Περαιτέρω ανάπτυξη του τμήματος με πρόσθετες ελαφρύνσεις και κρατική στήριξη						
Περαιτέρω ανάπτυξη χωρίς πρόσθετη κρατική στήριξη						
Επικέντρωση σε βασικούς πελάτες						
Κατάργηση του τμήματος						

++ = πολύ θετική βαθμολογία + = θετική βαθμολογία 0 = ουδέτερη βαθμολογία
— = αρνητική βαθμολογία — = πολύ αρνητική βαθμολογία.

(66) Το 2020 η DB Cargo όρισε νέα ομάδα διαχείρισης και κατάρτισε νέα επιχειρηματική στρατηγική («Ισχυρές εμπορευματικές μεταφορές» — «Starke Cargo»). Τα συμπεράσματα της μελέτης SWL δεν εφαρμόστηκαν άμεσα στη συνολική επιχειρηματική στρατηγική της DB Cargo, αλλά αποτέλεσαν σημαντικό στοιχείο της βάσης για την κατάρτιση της στρατηγικής «Starke Cargo». Η νέα επιχειρηματική στρατηγική ήταν κατ' ουσία μια στρατηγική ανάπτυξης και πρόβλεπε, για το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας, μια στρατηγική η οποία εμφάνιζε ομοιότητες με την επιλογή «Περαιτέρω ανάπτυξη του τμήματος με πρόσθετες ελαφρύνσεις και κρατική στήριξη» της μελέτης SWL. Αυτό οφειλόταν σε δύο λόγους: i) την αναμενόμενη κρατική στήριξη λόγω της πολιτικής βούλησης περαιτέρω ενίσχυσης της αλλαγής του τρόπου μεταφοράς, με τη στροφή από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές και ii) τους κινδύνους αρνητικών αποτελεσμάτων δικτύου σε περίπτωση μείωσης των δραστηριοτήτων, οι οποίοι θεωρήθηκαν υψηλοί. Σύμφωνα με το ενδιάμεσο σχέδιο του 2020, το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας θα συνέχιζε να καταγράφει μακροπρόθεσμα λειτουργικές ζημίες (όσον αφορά τα EBIT) (βλ. γράφημα 5).

Γράφημα 5

Δείκτες ενδιάμεσου σχεδίου 2020 της DB Cargo ανά τμήμα επιχειρηματικής δραστηριότητας



Πηγή: *Ενδιάμεσο σχέδιο 2020 υποβληθέν από τη Γερμανία* ([29]).

(67) Κατά τον χρόνο εφαρμογής της στρατηγικής «Starke Cargo», η κρατική στήριξη «Trassenkostenentlastung» (μείωση τελών τροχαίας πρόσβασης) ύψους 350 εκατ. EUR ετησίως για τον τομέα στο σύνολό του ίσχυε ήδη για το διάστημα από την 1η Ιουλίου 2018 έως τις 30 Ιουνίου 2023 (παρατάθηκε στη συνέχεια μετά το 2023) ([30]). Επιπλέον, από το ενδιάμεσο σχέδιο του 2020, η DB Cargo ανέμενε επιπροσθέτως κρατική στήριξη «Anlagenpreisförderung» (στήριξη σύνθεσης αμαξοστοιχίας) συνολικού ύψους 200 εκατ. EUR από το 2021 έως το 2025 (τέθηκε πραγματικά σε εφαρμογή το 2020 από το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Ψηφιακών Υποδομών και Μεταφορών) ([31]).

([29]) Μετάφραση από το κείμενο στη γερμανική γλώσσα [μόνον τα μέρη με επισήμανση]: SWL EBIT GF.

([30]) Εγκρίθηκε με την απόφαση C(2018) 8744 final της Επιτροπής, της 10ης Δεκεμβρίου 2018, στην υπόθεση SA.51956 — Καθεστώς ενίσχυσης για την προώθηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ C 14 της 11.1.2019, σ. 1), η οποία τροποποιήθηκε και παρατάθηκε με την απόφαση C(2023) 9130 final της Επιτροπής, της 19ης Δεκεμβρίου 2023, στην υπόθεση SA.109540 (2023/N) — Παράταση και τροποποίηση του καθεστώτος ενίσχυσης για την προώθηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω μερικής χρηματοδότησης τελών τροχαίας πρόσβασης (ΕΕ C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

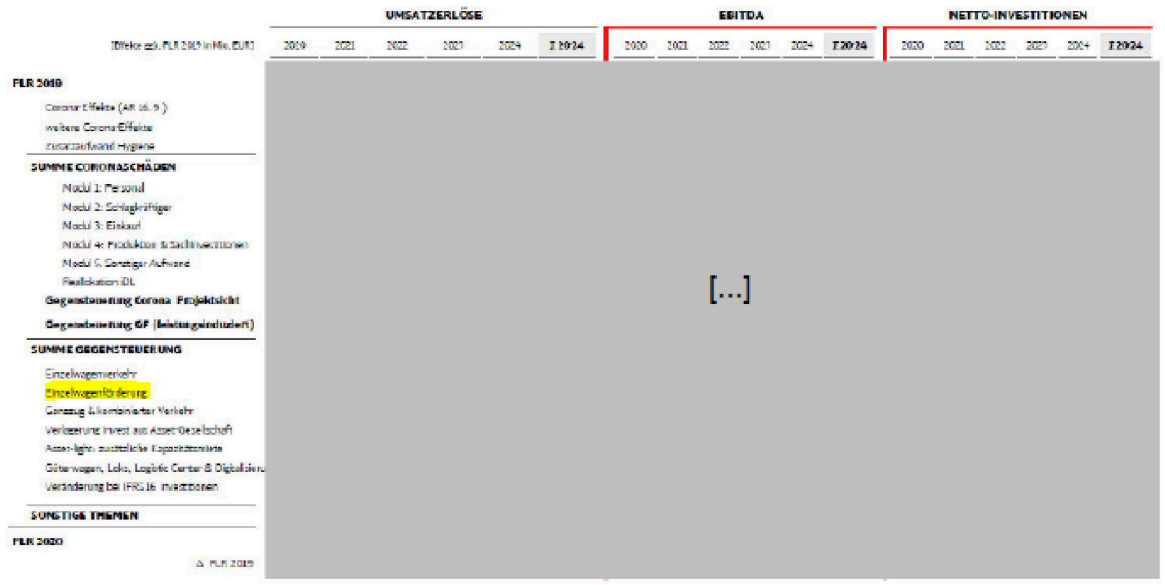
([31]) Εγκρίθηκε με την απόφαση C(2020) 7533 final της Επιτροπής, της 4ης Νοεμβρίου 2020, στην υπόθεση SA.58046 (2020/N) — Στήριξη για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές (μεταφορά με μεμονωμένη φορτάμαξα) (ΕΕ C 421 της 4.12.2020, σ. 1).

(68) Στο ίδιο πνεύμα με το ενδιάμεσο σχέδιο του 2020, τα ενδιάμεσα σχέδια του 2021 και του 2022 προβλέπουν επίσης κρατική ενίσχυση στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας της DB Cargo, όπως καταδεικνύεται στο Γράφημα 6: Κρατική στήριξη του τμήματος SWL στο ενδιάμεσο σχέδιο 2020.

(69) Ωστόσο, τα ενδιάμεσα σχέδια του 2021 και του 2022 δεν περιλαμβάνουν στήριξη μόνο για τη σύνθεση αμαξοστοιχίας («Anlagenpreisförderung», στο εξής: APS), αλλά και πρόσθετη στήριξη για το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας. Συναφώς, στο ενδιάμεσο σχέδιο του 2022 επισημαίνεται η αναγκαιότητα για επιπλέον ποσό 198 εκατ. EUR, πέραν των 102 εκατ. EUR που περιλαμβάνονταν στον ομοσπονδιακό προϋπολογισμό.

Γράφημα 6

Κρατική στήριξη του τμήματος SWL στο ενδιάμεσο σχέδιο 2020

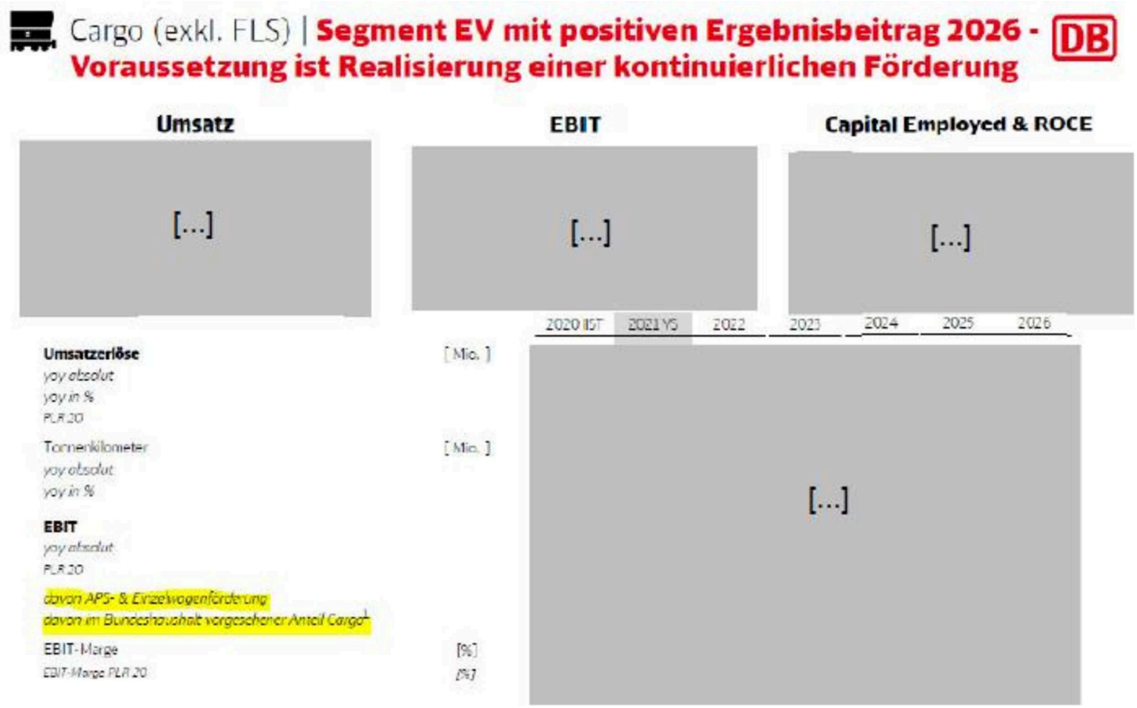


Πηγή: Ενδιάμεσο σχέδιο 2020 της DB Cargo υποβληθέν από τη Γερμανία ([32]).

([32]) Μετάφραση από το κείμενο στη γερμανική γλώσσα [μόνο τα μέρη με επισήμανση]: Επιδοτήσεις SWL.

Γράφημα 7

Κρατική στήριξη του τμήματος SWL στο ενδιάμεσο σχέδιο 2021

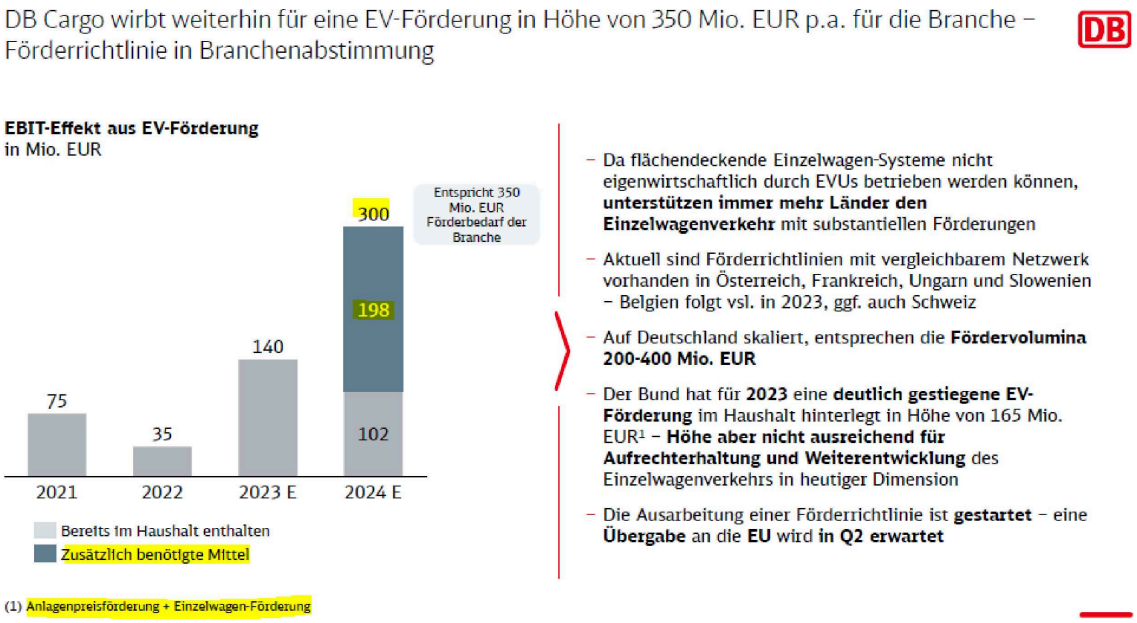


Πηγή: *Ενδιάμεσο σχέδιο 2021 της DB Cargo υποβληθέν από τη Γερμανία* ([33]).

([33]) Μετάφραση από το κείμενο στη γερμανική γλώσσα [μόνο τα μέρη με επισήμανση]:
εκ των οποίων επιδοτήσεις στήριξης της σύνθεσης αμαξοστοιχίας και του τμήματος SWL
εκ των οποίων το τμήμα για την DB Cargo που προβλεπόταν στον ομοσπονδιακό προϋπολογισμό.

Γράφημα 8

Κρατική στήριξη του τμήματος SWL στο ενδιάμεσο σχέδιο 2022



Πηγή: *Ενδιάμεσο σχέδιο 2022 της DB Cargo υποβληθέν από τη Γερμανία* ([34]).

2.3.2. *Τιμολόγηση ενδοομιλικών υπηρεσιών (μέτρο 2)*

(70) Η DB AG παρέχει διάφορες υπηρεσίες και λειτουργίες στήριξης στις εταιρείες του ομίλου DB, περιλαμβανομένης της DB Cargo, βάσει ενδοομιλικών συμφωνιών.

(71) Η Επιτροπή προσδιόρισε τις ακόλουθες ενδοομιλικές υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται στην DB Cargo: i) υπηρεσίες ανάλυσης (ανάλυση μαζικών δεδομένων, προβλέψεις, μοντέλα κυκλοφορίας), ii) λογιστικές υπηρεσίες, iii) κτηματομεσιτικές υπηρεσίες, iv) υπηρεσίες πληροφορικής, v) υπηρεσίες προσωπικού, vi) κατάρτιση (αιτιολογική σκέψη 26 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας).

(72) Το κόστος των ενδοομιλικών υπηρεσιών χρεώνεται στην DB Cargo βάσει ενδοομιλικών συμφωνιών. Ωστόσο, με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας η Επιτροπή θεώρησε ότι οι ενδοομιλικές υπηρεσίες που παρέχονται στην DB Cargo μπορεί να μην περιορίζονται σε εκείνες που προσδιορίζονται στην αιτιολογική σκέψη 71: σύμφωνα με πληροφορίες που δημοσίευσε η DB AG (βλ., για παράδειγμα, ενοποιημένη έκθεση της DB AG για το 2016 ([35])), το κόστος ορισμένων από τις εν λόγω υπηρεσίες, όπως υπηρεσίες εμπορικής προώθησης, ανθρώπινων πόρων, επικοινωνίας και νομικών υποθέσεων, δεν μεταβιβάστηκε στην DB Cargo, αλλά επιβάρυνε την DB AG (αιτιολογικές σκέψεις 27 και 28 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας).

([34]) Μετάφραση από το κείμενο στη γερμανική γλώσσα [μόνο τα μέρη με επισήμανση]:
Πρόσθετα αναγκαία κεφάλαια
1) επιδοτήσεις στήριξης της σύνθεσης αμαξοστοιχίας και του τμήματος SWL.

([35]) Ενοποιημένη έκθεση της DB AG για το 2016, σ. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (προσπελάστηκε στις 3 Δεκεμβρίου 2021): «[τ]ο κόστος λειτουργιών του ομίλου δεν μεταβιβάζεται στις επιχειρηματικές μονάδες (δεν υπάρχουν "χρεώσεις ομίλου"). Για την αποφυγή στρεβλώσεων ή αυθαίρετων αιτημάτων πληρωμής, το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών βαρύνει την ίδια την εταιρεία συμμετοχών και δεν μεταβιβάζεται. Αυτό σημαίνει ότι οι εταιρείες του ομίλου δεν καταβάλλουν χρεώσεις ομίλου για τις εν λόγω υπηρεσίες».

2.3.3. *Ευνοϊκοί όροι χρηματοδότησης δανείων από το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της DB (μέτρο 3)*

(73) Το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της DB χορηγεί στην DB Cargo βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα δάνεια. Το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της DB είναι η μονάδα εντός της DB AG που είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση των διαθεσίμων και τη χρηματοδότηση του ομίλου.

(74) Τα ενδοομιλικά δάνεια προς πλήρως (100 %) ελεγχόμενες θυγατρικές της DB AG, όπως η DB Cargo, δεν είναι εξασφαλισμένα, δεδομένου ότι η DB AG, ως μόνος μέτοχος της DB Cargo, ενεργεί τόσο ως πάροχος ιδίων κεφαλαίων όσο και ως δανειστής. Ως εκ τούτου, η DB Cargo είναι σε θέση να χορηγεί δάνεια χωρίς να χρησιμοποιεί τα περιουσιακά στοιχεία της ως εξασφάλιση.

(75) Η Γερμανία αναγνώρισε επίσης την ύπαρξη βραχυπρόθεσμων δανείων και επιβεβαίωσε ότι, από το 2013, το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της DB έχει χορηγήσει στην DB Cargo τα ακόλουθα μακροπρόθεσμα δάνεια:

Πίνακας 8

Ανεξόφλητα μακροπρόθεσμα δάνεια (κατάσταση στις 24 Ιουνίου 2020)

	Ονομαστική αξία (EUR)	Υπολειμματική αξία στις 20.3.2020 (EUR)	Ημερομηνία σύναψης	Ημερομηνία έναρξης	Ημερομηνία λήξης	Επιτόκιο
1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: *Απόφαση κίνησης της διαδικασίας.*

2.3.4. *Μερική κάλυψη από το BEV των αποδοχών των δημόσιων υπαλλήλων που απασχολεί η DB Cargo (μέτρο 4)*

(76) Το μέτρο 4 αφορά τη μερική κάλυψη από το Δημόσιο των αποδοχών σιδηροδρομικών υπαλλήλων (δηλαδή δημόσιων υπαλλήλων που είχαν απασχοληθεί στο παρελθόν στην εθνική εταιρεία σιδηροδρόμων, Deutsche Bundesbahn, προτού μετατραπεί σε εμπορική εταιρεία και γίνει η DB AG), οι οποίες καταβάλλονται στο προσωπικό της DB Cargo από το BEV.

(77) Στο πλαίσιο της διαδικασίας ελευθέρωσης του γερμανικού σιδηροδρομικού τομέα ([36]), η οποία περιλάμβανε τον μετασχηματισμό των γερμανικών εθνικών σιδηροδρόμων σε εταιρεία συσταθείσα ως Aktiengesellschaften από το 1994 (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 11 και 15), η Γερμανία ίδρυσε και χρηματοδότησε με ίδιους πόρους το Ομοσπονδιακό Ταμείο Σιδηροδρόμων (Bundeseisenbahnvermögen, στο εξής: BEV). Ένας από τους σκοπούς του BEV ήταν να αναλάβει τους σιδηροδρομικούς υπαλλήλους που απασχολούνταν προηγουμένως στην Deutsche Bundesbahn και να στηρίξει την κατανομή τους στο προσωπικό της DB AG (και, τελικώς σε θυγατρικές του ομίλου DB, όπως η DB Cargo), στο μέτρο που δεν τοποθετήθηκαν αλλού. Το BEV είναι επίσημος εργοδότης των σιδηροδρομικών υπαλλήλων καθώς και υπεύθυνο για τον χειρισμό των συντάξεων των συνταξιούχων υπαλλήλων και τη διαχείριση του ταμείου ασφάλισης υγείας των σιδηροδρομικών υπαλλήλων. Δεδομένου ότι, από νομικής απόψεως, οι υπάλληλοι του Δημοσίου δεν μπορούν να τοποθετούνται για να εργαστούν σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, ελλείψει συγκεκριμένης νομικής βάσης, η κατανομή των σιδηροδρομικών υπαλλήλων από το BEV κατέστη δυνατή με την εισαγωγή του άρθρου 143a παράγραφος 1 στον Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (Βασικό Νόμο της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας), το οποίο θέσπισε τη νομική βάση για το σύστημα τοποθέτησης. Διαπιστώνεται επίσης ότι το BEV έχει τοποθετήσει σιδηροδρομικούς υπαλλήλους σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, π.χ. σε ανταγωνιστές της DB AG, και σε ορισμένους κρατικούς οργανισμούς. Οι εν λόγω, περιορισμένης κλίμακας, τοποθετήσεις βασίζονται αποκλειστικά και μόνο στο άρθρο 29 του Bundesbeamtengesetz (ομοσπονδιακού νόμου για τους δημοσίους υπαλλήλους, στο εξής: BBG) ([37]), το οποίο απαιτεί τη συγκατάθεση του ενδιαφερόμενου υπαλλήλου.

(78) Η διαδικασία μετασχηματισμού των γερμανικών σιδηροδρόμων καθορίστηκε με νόμο σχετικά με την ίδρυση της Deutsche Bahn AG (Deutsche Bahn Gründungsgesetz, στο εξής: DBGrG), ο οποίος, μεταξύ άλλων, ρυθμίζει τις σχέσεις μεταξύ του BEV και της DB AG. Ο κανόνας για την κατανομή των σιδηροδρομικών υπαλλήλων από το BEV στην DB AG καθορίζεται στο άρθρο 12 του DBGrG. Δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφοι 2 και 3 του DBGrG, οι σιδηροδρομικοί υπάλληλοι που τοποθετούνται στην DB AG διατηρούν το νομικό καθεστώς των δημόσιων υπαλλήλων. Το άρθρο 12 του DBGrG συμπληρώνεται από τα άρθρα 21 και 23 του DBGrG, τα οποία θεσπίζουν την υποχρέωση της DB AG να επιστρέφει στο BEV το κόστος των εργαζομένων που κατανέμονται δυνάμει της «als-ob-Kosten-Prinzip» (αρχής του οιονεί κόστους). Κατά το άρθρο 21 παράγραφος 1 του DBGrG, η DB AG «*καταβάλλει στο BEV πληρωμές για τους υπαλλήλους που τοποθετούνται σε αυτήν σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφοι 2 και 3 του DBGrG ύψους ίσου με τη δαπάνη που πραγματοποιεί ή με το ποσό που υποχρεούται να καταβάλει για την απασχόληση εργαζομένων συγκρίσιμων με νεοπροσλαμβανόμενους από την εταιρεία εργαζομένους, συμπεριλαμβανομένων των εισφορών των εργαζομένων στην υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση και σε πρόσθετους φορείς επαγγελματικών συντάξεων*» ([38]).

(79) Συμφωνία η οποία συνάφθηκε μεταξύ του BEV και της DB AG βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 8 του DBGrG ρυθμίζει τις λεπτομέρειες του συστήματος επιστροφών. Τα έξοδα που πρέπει να επιστραφούν υπολογίζονται χωριστά για κάθε επιμέρους υπάλληλο, αθροίζονται και επιστρέφονται στο BEV σε μηνιαία βάση. Η DB AG καταβάλλει επίσης στο BEV, κατ' αναλογία, έξοδα διοίκησης προσωπικού. Δυνάμει του άρθρου 13 του DBGrG, το BEV έχει την εξουσία να ελέγχει την ορθότητα της κατάταξης των σιδηροδρομικών υπαλλήλων που τοποθετούνται στη σχετική ομάδα πληρωμών, η οποία καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τις δαπάνες προσωπικού που πρέπει να επιστραφούν. Επιπλέον, η ετήσια κατάσταση επιστροφής δαπανών προσωπικού καταρτίζεται και πιστοποιείται από ανεξάρτητο ελεγκτή.

(80) Η κατανομή υπαλλήλων πραγματοποιείται στην DB AG ως όμιλο και όχι σε κάποια από τις θυγατρικές της. Επομένως, η επιστροφή δαπανών προσωπικού για τους υπαλλήλους που τοποθετούνται στην DB AG πραγματοποιείται από την DB AG στο BEV. Δεν υπάρχει άμεση πληρωμή δαπανών προσωπικού από την DB Cargo στο BEV.

([36]) Αρχής γενομένης από το 1991 η Ένωση κατάρτισε νομοθεσία για το άνοιγμα των σιδηροδρόμων στον ανταγωνισμό, ώστε να αποσπάσουν μερίδιο από τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές. Μετά τις διαδοχικές προτάσεις της Επιτροπής, ο νομοθέτης της Ένωσης θέσπισε τέσσερα σύνολα νομοθετικών μέτρων, γνωστά ως οι τέσσερις δέσμες μέτρων για τους σιδηροδρόμους (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en). Καθοριστικής σημασίας για την ελευθέρωση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι η δεύτερη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, η οποία αποτελείται από μια σειρά πράξεων που εκδόθηκαν το 2004 και η οποία άνοιξε πλήρως στον ανταγωνισμό την αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Όσον αφορά τον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ως ημερομηνία πλήρους ελευθέρωσης λαμβάνεται υπόψη η 1η Ιανουαρίου 2007, καθώς από την ημερομηνία αυτή, δυνάμει της οδηγίας 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj), παρασχέθηκε στις επιχειρήσεις σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, υπό δίκαιους όρους, πρόσβαση στις υποδομές σε όλα τα κράτη μέλη για τον σκοπό της παροχής κάθε είδους υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

([37]) Κατά την εν λόγω διάταξη, υπάλληλοι του Δημοσίου δύνανται, με τη συγκατάθεσή τους, να ασκούν προσωρινά μια δραστηριότητα που αντιστοιχεί στα καθήκοντά τους σε δημόσιο φορέα ή σε άλλους φορείς, όταν το επιτάσσει το δημόσιο συμφέρον.

([38]) Οι διατάξεις του άρθρου 21 του DBGrG παρέμειναν αμετάβλητες από το 1994 όσον αφορά την αρχή «als-ob-Kosten». Περιορισμένης έκτασης τροποποιήσεις του άρθρου 21 του DBGrG τον Μάιο του 2021 θέσπισαν την υποχρέωση της DB AG να συνεχίσει να επιστρέφει τις δαπάνες προσωπικού ακόμη και αν τοποθετημένος σιδηροδρομικός υπάλληλος απολύθηκε μετά την εφαρμογή μέτρων εξορθολογισμού.

(81) Σε περιπτώσεις στις οποίες το BEV τοποθετεί σιδηροδρομικούς υπαλλήλους σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, πλην της DB AG, το BEV συνάπτει συμφωνία με την οικεία σιδηροδρομική επιχείρηση για την επιστροφή των εξόδων του προσωπικού που τοποθετείται στην επιχείρηση. Οι διατάξεις των συμφωνιών αυτών αντιστοιχούν στις διατάξεις του άρθρου 21 του DBGrG, που θεσπίζει την αρχή «als-ob-Kosten».

(82) Το μέτρο 4 αφορά μόνον τους σιδηροδρομικούς υπαλλήλους που απασχολούνταν κατά το χρόνο του μετασχηματισμού της Bundesbahn το 1994· από το 1993 δεν έχει προσληφθεί κανένας νέος σιδηροδρομικός υπάλληλος. Επομένως, το μέτρο 4 αφορά μια σταθερά μειούμενη ομάδα υπαλλήλων, η οποία συρρικνώνεται ταχέως λαμβανομένης υπόψη της ηλικιακής διάρθρωσής της (άνω του 60 % των οικείων εργαζομένων θα συνταξιοδοτηθούν πριν από το 2032). Το 2023 το μέτρο αφορούσε μόνον το 8 % περίπου του συνολικού προσωπικού της DB Cargo.

2.4. **Λόγοι που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας**

(83) Κατά την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής η οποία παρουσιάζεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, τα τέσσερα μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(84) Όσον αφορά τη ΣΜΚΖ, λαμβανομένων υπόψη της διάρκειάς της και της έλλειψης οποιουδήποτε ανώτατου ορίου όσον αφορά την κάλυψη ζημιών από την εν λόγω σύμβαση καθώς και των συνεχών ζημιών από τη σύναψη της ΣΜΚΖ, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν η συνεχιζόμενη κάλυψη από την DB ML και την DB AG των επαναλαμβανόμενων ζημιών της DB Cargo, χωρίς να αξιολογηθεί το ενδεχόμενο καταγγελίας της ΣΜΚΖ ώστε να διαφυλαχθεί το εναπομένον κεφάλαιο, θα μπορούσε να εμπεριέχει παροχή αδικαιολόγητου και επιλεκτικού πλεονεκτήματος στην DB Cargo κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Λόγω των αμφιβολιών αυτών, η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τη νομική ρύθμιση και την εταιρική διάρθρωση καθώς και σχετικά με τις συμβατικές συμφωνίες εντός του ομίλου DB AG βάσει των οποίων η μητρική εταιρεία απορροφά κάθε έτος τις ζημίες της DB Cargo. Περαιτέρω, η Επιτροπή επισήμανε ότι η ΣΜΚΖ καταλογίζεται στο γερμανικό Δημόσιο κυρίως λόγω του πλήρους ελέγχου του γερμανικού Δημοσίου επί της DB Cargo και της μητρικής εταιρείας της, DB AG, ο οποίος συνεπάγεται τη δυνατότητα διορισμού μελών στο εποπτικό συμβούλιο των εν λόγω οντοτήτων, καθώς και λόγω της κανονιστικής απαίτησης επίσημης έγκρισης από τον μέτοχο της συμφωνίας μεταβίβασης κερδών και ζημιών. Η Επιτροπή αναγνώρισε ότι η DB AG και η DB Cargo έχουν συσταθεί ως Aktiengesellschaften ιδιωτικού δικαίου, κάτι το οποίο σημαίνει ότι οι γενικές συνελεύσεις των εν λόγω εταιρειών δεν μπορούν, καταρχήν, να δίνουν οδηγίες στα μέλη των διοικητικών συμβουλίων τους. Η Επιτροπή αναγνώρισε επίσης ότι το εποπτικό συμβούλιο της DB AG δεν απαρτίζεται στην πλειονότητά του από εκπροσώπους της κυβέρνησης. Ωστόσο, στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης, λαμβανομένης υπόψη της στρατηγικής σημασίας της δραστηριότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών για την πολιτική μεταφορών της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, η Επιτροπή δεν μπορούσε να αποκλείσει το ενδεχόμενο το Δημόσιο να επηρέασε έμμεσα, μέσω της παρουσίας εκπροσώπων του στο εποπτικό συμβούλιο της DB AG, τις αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου.

(85) Όσον αφορά την *τιμολόγηση ενδοομιλικών υπηρεσιών*, η Επιτροπή παρατήρησε ειδικότερα ότι, σύμφωνα με τις δημοσιευμένες από την DB AG πληροφορίες, οι ενδοομιλικές υπηρεσίες προς την DB Cargo παρέχονται δωρεάν ή σε τιμές κατώτερες των τιμών της αγοράς και ότι η Γερμανία δεν υπέβαλε οποιαδήποτε ανάλυση ή στοιχεία προς στήριξη του ισχυρισμού της ότι οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται υπό συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού. Η Επιτροπή παρατήρησε ότι, ελλείψει επαρκών στοιχείων που να καταδεικνύουν ότι οι ενδοομιλικές υπηρεσίες που παρέχονται στην DB Cargo βάσει συμφωνιών με την DB AG είναι σύμφωνες με τους συνήθεις όρους της αγοράς, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο οι εν λόγω υπηρεσίες να αποτελούν πηγή πλεονεκτήματος για την DB Cargo κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή κάλεσε τη Γερμανία να υποβάλει περαιτέρω πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τις ενδοομιλικές υπηρεσίες που παρέχονται στην DB Cargo, ειδικότερα όσον αφορά τους όρους και τις προϋποθέσεις των συμφωνιών παροχής υπηρεσιών στην DB Cargo, τη βάση του κόστους τους και άλλες πληροφορίες σχετικά με τις τιμές της αγοράς. Περαιτέρω, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να αποκλείσει το ενδεχόμενο καταλογισμού του μέτρου 2 στο γερμανικό Δημόσιο. Συναφώς, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τον πλήρη έλεγχο του γερμανικού Δημοσίου επί της DB Cargo και της μητρικής εταιρείας της, DB AG, ο οποίος συνεπάγεται τη δυνατότητα του γερμανικού Δημοσίου να λαμβάνει όλες τις αποφάσεις στη γενική συνέλευση της DB AG, καθώς και το γεγονός ότι η απόφαση της DB AG να παρέχει ενδοομιλικές υπηρεσίες στις θυγατρικές της μπορεί να έχει σημαντικό αντίκτυπο στον προϋπολογισμό της DB AG και, επομένως, στα συμφέροντα του μετόχου.

(86) Όσον αφορά τους *όρους χρηματοδότησης των δανείων που χορηγεί το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της DB*, η Επιτροπή επισήμανε ειδικότερα ότι η Γερμανία δεν είχε προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία προς στήριξη του ισχυρισμού της ότι οι εν λόγω όροι είναι σύμφωνοι με τους όρους της αγοράς και τηρούν την αρχή του πλήρους ανταγωνισμού. Η Επιτροπή επισήμανε περαιτέρω ότι ο ισχυρισμός της Γερμανίας δεν λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι η DB Cargo έχει καλύτερες αξιολογήσεις της πιστοληπτικής ικανότητας λόγω της ύπαρξης της ΣΜΚΖ, μολονότι, σύμφωνα με τη σχετική τομεακή νομοθεσία της Ένωσης, δάνεια μεταξύ νομικών οντοτήτων κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης μπορούν να χορηγούνται μόνο λαμβανομένου υπόψη του ιδιαίτερου προφίλ κινδύνου της σχετικής οντότητας. Επιπλέον, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τη μη παροχή οποιασδήποτε εξασφάλισης από την DB Cargo για το σύνολο των ανεξόφλητων μακροπρόθεσμων δανείων.

(87) Βάσει των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι δεν μπορούσε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο η DB Cargo να έλαβε πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ υπό μορφή όρων χρηματοδότησης, εκ μέρους του κέντρου διαχείρισης διαθεσίμων της DB, οι οποίοι δεν ήταν σύμφωνοι με τους όρους της αγοράς. Η Επιτροπή κάλεσε τη Γερμανία και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν περαιτέρω πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία προκειμένου να εξακριβώσει αν τα δάνεια που το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της DB χορήγησε στην DB Cargo ήταν σύμφωνα με τους όρους της αγοράς. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να αποκλείσει το ενδεχόμενο καταλογισμού του μέτρου 3 στο γερμανικό Δημόσιο. Συναφώς, η Επιτροπή έλαβε υπόψη ότι η DB Cargo και η μητρική εταιρεία της, DB AG, ανήκουν πλήρως στο γερμανικό Δημόσιο. Η Επιτροπή έλαβε προκαταρκτικώς υπόψη ότι η οργάνωση των υπηρεσιών διαχείρισης διαθεσίμων και οι όροι τιμολόγησης μπορεί να έχουν σημαντικό αντίκτυπο στον προϋπολογισμό της DB AG. Επομένως, δεν μπορούσε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο η απόφαση σχετικά με τον τρόπο και τους όρους χορήγησης χρηματοδότησης σε θυγατρικές να είναι καθοριστικής σημασίας για τα ανώτατα διευθυντικά στελέχη του ομίλου DB καθώς και για τον μέτοχό του, το γερμανικό Δημόσιο.

(88) Όσον αφορά τη μερική κάλυψη των αποδοχών των δημόσιων υπαλλήλων από το BEV, η Επιτροπή επισήμανε ότι η Γερμανία δεν προσκόμισε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το κόστος απασχόλησης των δημόσιων υπαλλήλων με το οποίο επιβαρύνεται επί του παρόντος η DB Cargo αντιστοιχεί στις τιμές της αγοράς για προσωπικό με παρόμοια προσόντα. Επομένως, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να αποκλείσει το ενδεχόμενο η κάλυψη, από το BEV, ορισμένων δαπανών προσωπικού απασχολούμενου από την DB Cargo, να συνιστά πλεονέκτημα για την DB Cargo. Η Επιτροπή κάλεσε τη Γερμανία και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν περαιτέρω πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την ύπαρξη επιλεκτικού πλεονεκτήματος σε σχέση με το μέτρο 4. Επιπλέον, όσον αφορά τον καταλογισμό του μέτρου 4 στο Δημόσιο, η Επιτροπή παρατήρησε ότι η απόφαση σχετικά με την οντότητα που επιβαρύνεται με το κόστος των αποδοχών των δημόσιων υπαλλήλων που τοποθετούνται στην DB AG βασίστηκε σε καταστατική διάταξη του DBGrG, η οποία εγκρίθηκε από την Ομοσπονδιακή Βουλή και, επομένως, καταλογίζεται στο Δημόσιο.

(89) Σύμφωνα με την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής, τα τέσσερα υπό εξέταση μέτρα περιλαμβάνουν πόρους της Γερμανίας, λόγω του πλήρους ελέγχου του Δημοσίου επί της DB Cargo, μέσω της DB AG, και λόγω της δημόσιας χρηματοδότησης του BEV. Η Επιτροπή θεώρησε επίσης προκαταρκτικώς ότι όλα τα επίμαχα μέτρα μπορούσαν να βελτιώσουν την ανταγωνιστική θέση της DB Cargo και, ως εκ τούτου, μπορούσαν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

(90) Όσον αφορά τη συμβατότητα με την εσωτερική αγορά, η Επιτροπή δεν εντόπισε οποιαδήποτε βάση για τη θεμελίωση της συμβατότητας των επίμαχων μέτρων και επισήμανε ότι η Γερμανία δεν πρόβαλε επιχειρήματα τα οποία θα μπορούσαν να στηρίξουν διαπίστωση της συμβατότητας των εν λόγω μέτρων. Η Επιτροπή κάλεσε τη Γερμανία και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν απόψεις και αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την ενδεχόμενη συμβατότητα των επίμαχων μέτρων.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

3.1. Η ERFA

(91) Με το υπόμνημα της 19ης Σεπτεμβρίου 2022, η ERFA εξηγεί ότι ο τομέας των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι εξαιρετικά ανταγωνιστικός και ότι, τα τελευταία χρόνια, ιδιωτικοί ανταγωνιστές έχουν αυξήσει σταθερά το μερίδιο αγοράς τους στην Ευρώπη σε ποσοστό έως 48 % το 2020. Κατά την ERFA, οι ιδιωτικοί ανταγωνιστές είναι πιθανό να αυξήσουν περαιτέρω το μερίδιο αγοράς τους στο μέλλον. Η ERFA επισημαίνει ότι στηρίζει την Επιτροπή στον στόχο της να διασφαλίσει ότι ο ανταγωνισμός στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δεν διαταράσσεται από κρατικές ενισχύσεις. Συναφώς, η ERFA υποστηρίζει ότι η αυτόματη ανάληψη των ζημιών από τις εταιρείες χαρτοφυλακίου θα πρέπει να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση. Η ERFA υπογραμμίζει τη σημασία της ύπαρξης σαφούς δομής διακυβέρνησης για τις κρατικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και υποστηρίζει ότι οι ζημίες της DB Cargo κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, οι οποίες καλύφθηκαν αυτομάτως από την DB AG, δημιουργούν την εντύπωση ότι η δομή διακυβέρνησης δεν είναι σαφής στην παρούσα περίπτωση. Σύμφωνα με την ERFA, κάθε αβεβαιότητα συναφώς θίγει την αναγκαιότητα λειτουργίας των κρατικών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων βάσει κανονικών συνθηκών της αγοράς και, επομένως, νοθεύει τον ανταγωνισμό. Επιπλέον, η ERFA ζητεί τη διαφάνεια του κόστους των υπηρεσιών σε περιπτώσεις στις οποίες κρατική σιδηροδρομική επιχείρηση λαμβάνει ενδοεταιρικές υπηρεσίες από την εταιρεία χαρτοφυλακίου ή από αδελφή εταιρεία ή λαμβάνει οποιαδήποτε χρηματοδότηση από εταιρεία χαρτοφυλακίου. Η ERFA υποστηρίζει κατ' ουσία ότι κάθε παρεχόμενη χρηματοδότηση πρέπει να αντικατοπτρίζει συνήθεις συνθήκες της αγοράς για την πρόσβαση σε χρηματοδότηση προς αποφυγή διεπιδοτήσεων, οι οποίες θα συνιστούν διάκριση εις βάρος των ανταγωνιστών.

(92) Η ERFA υποστηρίζει επίσης ότι τυχόν θεμιτή ενίσχυση, όπως η ενίσχυση για την κυκλοφορία μεμονωμένων φορταμαξών ή για τις διατροπικές μεταφορές, δεν πρέπει να χρησιμοποιείται ως μέσο για τη χρηματοδότηση κρατικών εταιρειών που αντιμετωπίζουν δυσχέρειες. Κατά την ERFA, τέτοια κρατική ενίσχυση η οποία προορίζεται να προωθήσει την αλλαγή του τρόπου μεταφοράς πρέπει να αντικατοπτρίζει το πραγματικό λειτουργικό κόστος της υπηρεσίας και να έχει περιορισμένο πεδίο εφαρμογής ώστε να μην ανταγωνίζεται άμεσα άλλα τμήματα της αγοράς όπως την κυκλοφορία κλειστής αμαξοστοιχίας. Η ERFA υποστηρίζει ότι τέτοια κρατική ενίσχυση δεν πρέπει επίσης να χρησιμοποιείται ως πρακτική ντάμπινγκ με σκοπό την ανάληψη της αγοράς από τους νεοεισερχόμενους φορείς. Κατά την ERFA, κρατικές εταιρείες που λαμβάνουν δημόσια στήριξη για ορισμένες δραστηριότητες, όπως οι μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας, θα πρέπει να διασφαλίζουν την ύπαρξη λογαριασμών και οργάνωσης χωριστών από τους λογαριασμούς και την οργάνωση άλλων δραστηριοτήτων —ειδικότερα εκείνων που ασκούνται υπό συνθήκες ανταγωνισμού με ιδιωτικές και ανεξάρτητες επιχειρήσεις. Η ERFA υποστηρίζει ότι υπέρμετρη κρατική ενίσχυση για δραστηριότητες στις οποίες κυριαρχούν κρατικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, όπως οι μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας, νοθεύει τον ανταγωνισμό.

3.2. **Ο καταγγέλλων**

(93) Με το υπόμνημα της 19ης Σεπτεμβρίου 2022 ο καταγγέλλων χαιρετίζει την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής κατά την οποία τα τέσσερα επίμαχα μέτρα μπορεί να συνιστούν κρατική ενίσχυση και υπάρχουν αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητά τους. Ο καταγγέλλων εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι η Γερμανία δεν ανέστειλε πραγματικά την εφαρμογή των εν λόγω μέτρων όπως απαιτείται από την πάγια νομολογία.

(94) Ο καταγγέλλων υποστηρίζει ότι όλα τα επίμαχα μέτρα, τα οποία παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 14 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, συνιστούν κρατική ενίσχυση.

(95) Πρώτον, ο καταγγέλλων υποστηρίζει ότι όλα τα επίμαχα μέτρα περιλαμβάνουν κρατικούς πόρους. Ειδικότερα, ο καταγγέλλων υποστηρίζει, όσον αφορά τα μέτρα 1, 2 και 3, ότι η Γερμανία είναι ο μόνος κύριος της DB AG και ελέγχει τα δικαιώματα ψήφου που συνδέονται με τις μετοχές και, επομένως, η DB AG πρέπει να θεωρηθεί ως δημόσια επιχείρηση κατά την έννοια της οδηγίας 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής ([39]). Ως μόνος μέτοχος, η Γερμανία είναι ικανή να κατευθύνει τη χρήση των πόρων της DB AG, τούτο δε αρκεί για τον χαρακτηρισμό τους ως κρατικών πόρων. Επιπλέον, ο καταγγέλλων επισημαίνει ότι ο ισχυρισμός ότι τα εν λόγω μέτρα χρηματοδοτούνται από επιχειρηματικά κέρδη που παράγονται εντός του ομίλου DB, όπως υποστηρίζει η Γερμανία, δεν αποδεικνύεται και είναι, εν πάση περιπτώσει, αλυσιτελές. Όσον αφορά το μέτρο 4, ο καταγγέλλων υποστηρίζει ότι το συγκεκριμένο μέτρο χρηματοδοτείται από το BEV, το οποίο είναι κρατική οντότητα και του οποίου οι πόροι είναι κρατικοί πόροι.

(96) Δεύτερον, ο καταγγέλλων υποστηρίζει ότι τα επίμαχα μέτρα καταλογίζονται στο γερμανικό Δημόσιο. Ο καταγγέλλων επισημαίνει ότι η DB AG είναι δημόσια επιχείρηση και ότι ένα μέτρο καταλογίζεται στο Δημόσιο όταν μπορεί να θεωρηθεί ότι οι δημόσιες αρχές έχουν εμπλακεί, με οποιονδήποτε τρόπο, στη λήψη του. Ο καταγγέλλων συμπεραίνει ότι η δυνατότητα καταλογισμού συγκεκριμένου μέτρου μπορεί να συναχθεί από ένα σύνολο ενδείξεων που προκύπτουν από τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης και από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η λήψη του μέτρου, περιλαμβανομένων στοιχείων που δείχνουν ότι δεν είναι πιθανό να μην ενεπλάκησαν δημόσιες αρχές στη λήψη του μέτρου. Ο καταγγέλλων υποστηρίζει περαιτέρω τα ακόλουθα:

α) σε σχέση με το μέτρο 1, ότι το γερμανικό Δημόσιο ενθάρρυνε ειδικώς την DB AG να αποδεχθεί την ΣΜΚΖ όπως την είχε εγκρίνει, υπό την ιδιότητα του μόνου μετόχου της DB AG. Υπάρχουν στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν άμεσα τη συμμετοχή του Δημοσίου στην εν λόγω απόφαση. Η ΣΜΚΖ δεν μπορούσε να τεθεί σε ισχύ χωρίς την έγκριση του μετόχου της DB AG. Το γεγονός ότι, όπως ισχυρίστηκε η Γερμανία, η έγκριση της ΣΜΚΖ έχει απλώς και μόνο τυπικό χαρακτήρα είναι αλυσιτελές υπό το πρίσμα της νομολογίας ([40]). Ανεξαρτήτως του τρόπου άσκησης της εξουσίας του Δημοσίου ως μετόχου, η γερμανική κυβέρνηση μπορούσε να έχει εμποδίσει την εφαρμογή της ΣΜΚΖ, εάν δεν την εξυπηρετούσε. Επιπλέον, η μεταβίβαση κερδών και ζημιών πραγματοποιείται σε ετήσια βάση και εγκρίνεται από το εποπτικό συμβούλιο της DB AG, το οποίο εκπροσωπεί στην πλειονότητά του τη συμμετοχή του Δημοσίου·

([39]) Οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων (ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Βλ., κατ' αναλογία, απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Φεβρουαρίου 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EUC:1988:38, σκέψεις 34 και 36.

β) όσον αφορά τα μέτρα 2 και 3, ο καταγγέλλων παρατηρεί ότι, μολονότι τα εν λόγω μέτρα δεν λήφθηκαν άμεσα από το Δημόσιο, όπως η ΣΜΚΖ, υπάρχει ένα σύνολο ενδείξεων που προκύπτουν από τις περιστάσεις της υπόθεσης και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η λήψη των συγκεκριμένων μέτρων που καταδεικνύουν τη συμμετοχή του Δημοσίου ή τη μη πιθανότητα μη συμμετοχής του Δημοσίου. Οι εν λόγω ενδείξεις, οι οποίες έχουν επίσης σημασία για την αξιολόγηση της δυνατότητας καταλογισμού του μέτρου 1 είναι οι ακόλουθες:

1) αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της, η Γερμανία ελέγχει την DB Cargo και άλλες εταιρείες που ανήκουν στον όμιλο DB. Ο έλεγχος αυτός απορρέει από το γεγονός ότι η DB Cargo ανήκει πλήρως στο γερμανικό Δημόσιο και επιρρωννύεται από τη συμφωνία μεταβίβασης κερδών και ζημιών που έχει συναφθεί μεταξύ της DB Cargo και της DB AG, δυνάμει της οποίας η πρώτη υπάγει τη διοίκηση της εταιρείας της στη δεύτερη. Ο έλεγχος επιβεβαιώνεται επίσης από την κανονιστική υποχρέωση που υπέχει το γερμανικό Δημόσιο να ασκεί κατάλληλο βαθμό επιρροής στις εταιρείες στις οποίες έχει, έστω έμμεση, συμμετοχή, εάν η συμμετοχή έχει ιδιαίτερη πολιτική ή οικονομική σημασία για τη Γερμανία ([41])·

2) αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της, η Γερμανία ελέγχει τις δραστηριότητες της DB AG, καθώς το Δημόσιο διορίζει το ήμισυ των μελών του εποπτικού συμβουλίου της DB AG, το οποίο διορίζει με τη σειρά του το διοικητικό συμβούλιο, με αποτέλεσμα να δημιουργείται μια αλυσίδα επιρροής που αντικατοπτρίζει το 100 % της συμμετοχής του Δημοσίου και την αποφασιστική επιρροή του. Τα μέλη του εποπτικού συμβουλίου απαλλάσσονται από τη γενική υποχρέωση εχεμύθειας, που ισχύει στις μετοχικές εταιρείες, στις εκθέσεις που υποβάλλουν στο Δημόσιο ([42]) και πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα ειδικά συμφέροντα της Γερμανίας κατά την άσκηση των καθηκόντων τους ([43])·

3) οι ισχυρισμοί της Γερμανίας ότι τα μέτρα 2 και 3 είναι αποφάσεις διοίκησης της επιχείρησης, στις οποίες δεν συμμετέχει ο μέτοχος της DB AG (ούτε άμεσα μέσω της γενικής συνέλευσης ούτε έμμεσα μέσω του εποπτικού συμβουλίου), δεν επαληθεύονται, δεδομένου του δυνητικού οικονομικού αντικτύπου τους στον προϋπολογισμό της DB AG. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις διατάξεις του PCGK ([44]), συναλλαγές ουσιώδους σημασίας και άλλες αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου με σημαντικό αντίκτυπο στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στα στοιχεία ενεργητικού ή την οικονομική ή εισοδηματική κατάσταση της εταιρείας απαιτούν την έγκριση του εποπτικού συμβουλίου·

4) το συμφέρον του γερμανικού Δημοσίου να λαμβάνει μερίσματα από τον όμιλο DB υποδηλώνει ότι το Δημόσιο πρέπει να ενεπλάκη στα μέτρα 2 και 3·

5) αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της Γερμανίας, η DB AG δεν είναι απλώς και μόνο μια εταιρεία ιδιωτικού δικαίου που διαθέτει τον υψηλότερο βαθμό ελευθερίας και ανεξαρτησίας από τους μετόχους της. Τουναντίον, βάσει πλειόνων διατάξεων του BHO και του PCGK, το Δημόσιο υποχρεούται να ασκεί ενεργά την επιρροή του επί της DB AG με σκοπό τη διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος. Επιπλέον, ο PCGK επιβάλλει, στις εταιρείες στις οποίες το γερμανικό Δημόσιο έχει συμμετοχή, πλείονες συγκεκριμένες υποχρεώσεις οι οποίες βαίνουν πέραν εκείνων που θα μπορούσαν να αναμένονται σε περίπτωση ιδιωτικής εταιρείας (μεταξύ άλλων, να επιδεικνύουν υπεύθυνη και δεοντολογικά ορθή συμπεριφορά, να κάνουν οικονομική και βιώσιμη χρήση των πόρων της εταιρείας και να τηρούν τη νομοθεσία της Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις). Τέλος, η DB AG τυγχάνει συνεχούς και ανεπιφύλακτης κρατικής στήριξης και, επομένως, δεν ασκεί τις δραστηριότητές της υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού με ιδιωτικές επιχειρήσεις, τούτο δε συνιστά πρόσθετη ένδειξη κρατικής επιρροής.

γ) Όσον αφορά το μέτρο 4, ο καταγγέλλων υποστηρίζει ότι απορρέει από κανονιστικές διατάξεις του DBGrG και, ως εκ τούτου, καταλογίζεται στο Δημόσιο.

([41]) Άρθρο 65 παράγραφος 1 σημείο 3 του Bundeshaushaltsordnung (ομοσπονδιακού δημοσιονομικού κώδικα, στο εξής: BHO) και άρθρα 15 και 19 του Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes (κώδικα διακυβέρνησης δημόσιων εταιρειών, στο εξής: PCGK), σ. 34 και 35.

([42]) Άρθρο 394 του Aktiengesetz.

([43]) Άρθρο 65 παράγραφος 1 σημείο 3 του BHO και άρθρα 15 και 19 του PCGK.

([44]) Άρθρο 16 του PCGK.

(97) Τρίτον, ο καταγγέλλων υποστηρίζει ότι τα επίμαχα μέτρα παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στην DB Cargo. Ο καταγγέλλων υποστηρίζει ειδικότερα τα εξής:

α) όσον αφορά το μέτρο 1, η Γερμανία δεν υπέβαλε οποιαδήποτε σχετική πληροφορία ή απόδειξη που να καταδεικνύει ότι ενήργησε με την ιδιότητα του μετόχου της DB AG και όχι με την ιδιότητα δημόσιας αρχής και, ως εκ τούτου, το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς (στο εξής: κριτήριο του ΙΕΟΑ) δεν έχει εφαρμογή. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι το κριτήριο του ΙΕΟΑ έχει εφαρμογή, ο καταγγέλλων υποστηρίζει ότι δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία που να καταδεικνύουν ότι ιδιώτης επενδυτής, σε κατάσταση όσο το δυνατόν παρεμφερή με εκείνη της DB AG, θα σύναπτε όντως ΣΜΚΖ με θυγατρική όπως η DB Cargo και υπό τους ισχύοντες όρους. Συναφώς, ο καταγγέλλων επισημαίνει τις συνεχείς ζημίες που κατέγραψε η DB Cargo στο πλαίσιο της ΣΜΚΖ που ίσχυε από το 1999 έως το 2012 και το γεγονός ότι, ανεξάρτητα από τις εν λόγω ζημίες, το 2012 συνάφθηκε νέα ΣΜΚΖ, η οποία ήταν μια συμφωνία άνευ όρων, χωρίς περιορισμό ως προς το αντικείμενο ή ως προς το ποσό που αφορούσε, η οποία ανανεώθηκε στη συνέχεια αυτομάτως το 2016 και το 2018. Ο καταγγέλλων επισημαίνει περαιτέρω ότι, βάσει των διαθέσιμων το 2012 στοιχείων της αγοράς και λαμβανομένης υπόψη της ετήσιας κάλυψης ζημιών, δεν υπήρχε προοπτική πραγματοποίησης κερδών. Τέλος, ο καταγγέλλων επισημαίνει ότι η ΣΜΚΖ συνάφθηκε και διατηρήθηκε σε ισχύ μολονότι η Γερμανία είχε την αναγκαία διακριτική ευχέρεια να μη συνάψει εξαρχής τέτοια συμφωνία και να την καταγγείλει οποτεδήποτε. Επιπλέον, ο καταγγέλλων παρατηρεί ότι, ισχυριζόμενη, στο πλαίσιο του μέτρου 3, ότι η DB AG και η DB Cargo έχουν την ίδια αξιολόγηση πιστοληπτικής ικανότητας λόγω της ύπαρξης της ΣΜΚΖ, η Γερμανία αναγνώρισε το θετικό αποτέλεσμα της ΣΜΚΖ στην αξιολόγηση της DB Cargo και, επομένως, αναγνώρισε ότι η ΣΜΚΖ παρέχει πλεονέκτημα στην DB Cargo·

β) όσον αφορά το μέτρο 2, ο ισχυρισμός της Γερμανίας ότι οι ενδοομιλικές υπηρεσίες παρέχονται υπό συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού δεν τεκμηριώνεται από καμία οικονομική ανάλυση και, στην πραγματικότητα, αντικρούεται από επίσημα δημοσιευμένες πληροφορίες·

γ) όσον αφορά το μέτρο 3, ο ισχυρισμός της Γερμανίας ότι τα δάνεια που το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της DB χορήγησε στην DB Cargo βασίζονται σε συνήθεις όρους της αγοράς δεν τεκμηριώνεται από κανένα αποδεικτικό στοιχείο. Στην πραγματικότητα, ο ισχυρισμός αντικρούεται από δημόσια διαθέσιμες ενοποιημένες εκθέσεις της DB AG από τις οποίες προκύπτει ότι τα σχετικά δάνεια δεν προορίζονταν να παραγάγουν οποιοδήποτε κέρδος για την DB AG. Επιπλέον, χάρη στην ύπαρξη της ΣΜΚΖ, οργανισμοί πιστοληπτικής αξιολόγησης τοποθετούν την DB Cargo στις ίδιες ομάδες πιστοληπτικής ποιότητας και, επομένως, η αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας της DB Cargo εμφανίζεται ως καλύτερη από ό,τι είναι στην πραγματικότητα·

δ) όσον αφορά το μέτρο 4, το πρόσθετο κόστος που συνεπάγεται, για την DB Cargo, η απασχόληση δημόσιων υπαλλήλων σε σύγκριση με το κόστος υπαλλήλων του ιδιωτικού τομέα δεν συνιστά μη κανονική επιβάρυνση για την DB Cargo, η οποία μπορεί να αντισταθμιστεί από το Δημόσιο χωρίς να ισοδυναμεί με κρατική ενίσχυση. Τέτοιο πρόσθετο κόστος δεν συνιστά αντιστάθμιση του κόστους παλαιότερης παρέκκλισης από το γενικό σύστημα (διττή παρέκκλιση), το δε μέτρο δεν ισοδυναμεί με αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ σύμφωνα με τα κριτήρια Altmark. Επομένως, οι παρεμβάσεις του ΒΕV παρέχουν πλεονέκτημα στην DB Cargo.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

4.1. Γενικές προκαταρκτικές παρατηρήσεις

(98) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν ανταποκρίθηκε στο βάρος απόδειξης όσον αφορά την ύπαρξη ενίσχυσης και δεν προσδιόρισε σαφώς τις αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητα των τεσσάρων επίμαχων μέτρων με την εσωτερική αγορά.

(99) Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι η δυναμική του ανταγωνισμού στη γερμανική αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών αρκεί για να αναιρέσει τον ισχυρισμό του καταγγέλλοντος ότι η αγορά χαρακτηρίζεται από στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που απορρέουν από εικαζόμενες κρατικές παρεμβάσεις υπέρ της DB Cargo. Η Γερμανία επισημαίνει ειδικότερα ότι οι ανταγωνιστές της DB Cargo έχουν αυξήσει σταδιακά το μερίδιο αγοράς τους στη Γερμανία από 29 % το 2012 σε 57 % το 2022. Αντιθέτως, σε άλλα κράτη μέλη το μερίδιο αγοράς των αντιπάλων είναι πολύ χαμηλότερο: 54 % στην Ιταλία, 51 % στη Σουηδία, 50 % στην Πολωνία, 32 % στην Αυστρία, 31 % στην Ελβετία και 30 % στο Βέλγιο ([45]).

([45]) Τα στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία προέρχονται από την 9η ετήσια έκθεση παρακολούθησης της αγοράς της IRG-Rail (ομάδας ρυθμιστικών αρχών στον τομέα των σιδηροδρόμων), 9η ετήσια έκθεση παρακολούθησης της αγοράς της IRG-Rail, έγγραφο εργασίας, Απρίλιος 2021.

(100) Η Γερμανία διευκρινίζει ότι επιδιώκει να αυξήσει το μερίδιο αγοράς των σιδηροδρόμων στις συνολικές εμπορευματικές μεταφορές, ειδικότερα με σκοπό την απανθρακοποίηση των μεταφορών. Συναφώς, λήφθηκαν ορισμένα οριζόντια μέτρα στήριξης των επιχειρήσεων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Κατά τη Γερμανία, η κίνηση της επίσημης διαδικασίας δημιουργεί αβεβαιότητα στο σύνολο του τομέα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και υπονομεύει τους στόχους της απανθρακοποίησης και της πράσινης μετάβασης.

4.1.1. *Παρατηρήσεις σχετικά με τα επίμαχα μέτρα*

(101) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι κανένα από τα μέτρα που παρατίθενται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(102) Όσον αφορά τα μέτρα 1 έως 3, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η αξιολόγηση που περιέχεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας δεν είναι σύμφωνη προς την έννοια της ενιαίας οικονομικής μονάδας.

(103) Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι όλες οι εταιρείες του ομίλου πρέπει να νοούνται ως μία και μόνη επιχείρηση από την άποψη της εφαρμογής των κανόνων της ΕΕ περί ανταγωνισμού ([46]). Όταν η μητρική εταιρεία (εν προκειμένω, η DB AG) ασκεί έλεγχο επί των πλήρως ελεγχόμενων θυγατρικών της (εν προκειμένω, της DB Cargo) ([47]), ο όμιλος στο σύνολό του πρέπει να χαρακτηρίζεται ως οικονομική μονάδα και, επομένως, ως μία και μόνη επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ([48]). Συναφώς, η Γερμανία παραπέμπει επίσης στην εξαίρεση συμφωνιών που περιορίζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ μητρικών εταιρειών και θυγατρικών από την εφαρμογή των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ ([49]). Επιπλέον, η Γερμανία παραπέμπει στον ορισμό των συνδεδεμένων επιχειρήσεων στο άρθρο 3 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής ([50]) καθώς και στο άρθρο 2 παράγραφος 2 και στην αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1407/2013 της Επιτροπής ([51]).

(104) Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι κανένα προηγούμενο δεν στηρίζει την προσέγγιση της Επιτροπής να εξετάσει αμιγώς ενδοομιλικές συναλλαγές υπό το πρίσμα της νομοθεσίας για τις κρατικές ενισχύσεις και ότι οι παράνομες διεπιδοτήσεις εντός ολοκληρωμένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων αποκλείονται ουσιαστικά από τις τομεακές κανονιστικές απαιτήσεις της Ένωσης [ειδικότερα την οδηγία 2012/34/ΕΕ ([52]) και την οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 ([53])] και τη μεταφορά τους στο εθνικό δίκαιο.

(105) Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι το επιχείρημα της Επιτροπής παραβιάζει την αρχή της ουδετερότητας που θεσπίζεται στο άρθρο 345 της ΣΛΕΕ. Αυτό συμβαίνει επειδή οι ιδιωτικές επιχειρήσεις μπορούν να διαμορφώνουν ελεύθερα τις ενδοομιλικές σχέσεις τους και δεν υποχρεούνται να τηρούν τα όρια που αναφέρονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Εάν η Επιτροπή πρόκειται να αξιολογεί, στο μέλλον, όλες τις ενδοομιλικές συμφωνίες και συναλλαγές στην περίπτωση δημόσιων επιχειρήσεων (και μόνο) υπό το πρίσμα της νομοθεσίας για τις κρατικές ενισχύσεις καθώς και —όπως συνέβη στην παρούσα υπόθεση— με γενικευμένη καχυποψία και επιβάλλοντας υποχρέωση δικαιολόγησης, τούτο θα συνεπάγεται σοβαρό μειονέκτημα για τις δημόσιες επιχειρήσεις.

([46]) Για παράδειγμα, απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 14ης Οκτωβρίου 2004, T-137/02, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG κατά Επιτροπής, ECLI:EUT:2004:304, σκέψη 50.

([47]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Σεπτεμβρίου 2009, Akzo Nobel κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-97/08 P, ECLI:EUC:2009:536.

([48]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Νοεμβρίου 1984, Intermills κατά Επιτροπής, υπόθεση C-323/82, ECLI:EUC:1984:345, σκέψη 9 και επ.

([49]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 1996, Viho κατά Επιτροπής, C-73/95 P, ECLI:EUC:1996:405, σκέψη 16· απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Οκτωβρίου 2000, Stora Kopparbergs Bergslag κατά Επιτροπής, C-286/98 P, ECLI:EUC:2000:630, σκέψη 26 και επ. · απόφαση του Δικαστηρίου της 25ης Οκτωβρίου 1983, AEG κατά Επιτροπής, C-107/82, ECLI:EUC:1983:293, σκέψη 47 και επ.

([50]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1407/2013 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕ L 352 της 24.12.2013, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). Στην αιτιολογική σκέψη 4 επισημαίνεται ότι «[γ]ια τους σκοπούς των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στη Συνθήκη, επιχείρηση είναι κάθε οντότητα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξαρτήτως του νομικού καθεστώτος της και του τρόπου με τον οποίο χρηματοδοτείται. Το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι όλες οι οντότητες οι οποίες ελέγχονται (σε νομική βάση ή de facto) από την ίδια οντότητα πρέπει να θεωρούνται ότι συνιστούν ενιαία επιχείρηση».

([52]) Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 352 της 23.12.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. Αντιστάθμιση των ετήσιων ζημιών της DB Cargo δυνάμει της συμφωνίας μεταβίβασης κερδών και ζημιών (μέτρο 1)

(106) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι το μέτρο 1 δεν περιλαμβάνει κρατικούς πόρους, δεδομένου ότι οι ζημίες της DB Cargo καλύπτονται από επιχειρηματικά κέρδη που παράγονται εντός του ομίλου DB. Προκειμένου ιδιωτικά κεφάλαια, όπως τα επιχειρηματικά κέρδη του ομίλου DB, να χαρακτηριστούν ως κρατικοί πόροι πρέπει να αποδεικνύεται ότι τα εν λόγω κεφάλαια τελούν συνεχώς υπό δημόσιο έλεγχο και είναι, επομένως, στη διάθεση των αρμόδιων εθνικών αρχών ([54]). Επ' αυτού, η Γερμανία παρέπεμψε επίσης στην απόφαση του Δικαστηρίου ([55]) σχετικά με την απόφαση (ΕΕ) 2016/1208 της Επιτροπής ([56]).

(107) Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι η απόφαση κάλυψης των ζημιών της DB Cargo δεν μπορεί να καταλογιστεί στο Δημόσιο, μολονότι το Δημόσιο έλαβε μέρος στη σύναψη της ΣΜΚΖ μέσω των αντίστοιχων ψήφων στη γενική συνέλευση που κατέστησαν δυνατή τη σύναψη της ΣΜΚΖ. Κατά τη Γερμανία, τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την εξακρίβωση της δυνατότητας καταλογισμού δεν πληρούνται στην παρούσα υπόθεση. Συναφώς, η Γερμανία αναπτύσσει περαιτέρω τα επιχειρήματά της τα οποία παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 65 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας:

α) Η DB AG συστάθηκε ως ανώνυμη εταιρεία ιδιωτικού δικαίου («Aktiengesellschaft»), δηλαδή μια μορφή οργάνωσης της επιχειρηματικής δραστηριότητας η οποία αναγνωρίζει την ελευθερία και την ανεξαρτησία της διοίκησης (και του εποπτικού συμβουλίου) από οδηγίες των μετόχων (η γενική συνέλευση δεν έχει τη δυνατότητα να δίνει οδηγίες στα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ή στα μέλη του εποπτικού συμβουλίου). Επομένως, το Δημόσιο δεν ελέγχει τις διαχειριστικές αποφάσεις της DB AG, τις οποίες λαμβάνει το διοικητικό συμβούλιο. Στο διοικητικό συμβούλιο δεν μετέχουν εκπρόσωποι της κυβέρνησης. Επιπλέον, από τα 20 μέλη του εποπτικού συμβουλίου λιγοστά είναι εκπρόσωποι της κυβέρνησης (τρία μέλη τόσο επί του παρόντος όσο και κατά τον χρόνο σύναψης της ΣΜΚΖ). Εξάλλου, ούτε στο διοικητικό συμβούλιο της DB Cargo μετείχαν εκπρόσωποι της κυβέρνησης, ενώ δύο μόνον εκπρόσωποι της κυβέρνησης (ένας από το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Ψηφιακών Υποδομών και Μεταφορών και ένας από το Ομοσπονδιακό Υπουργείων Οικονομικών και Δράσης για το Κλίμα) μετείχαν στο εποπτικό συμβούλιο της DB Cargo. Ο μόνος μέτοχος της DB Cargo στη γενική συνέλευση ήταν η DB AG.

β) Η σύναψη τέτοιων συμφωνιών, οι οποίες διέπονται από τον Aktiengesetz, αποτελεί συνήθη πρακτική εταιρικών ομίλων συσταθέντων βάσει του ιδιωτικού δικαίου. Η DB AG εφάρμοσε μια συνήθη πρακτική για κεφαλαιουχικές εταιρείες.

γ) Μολονότι η Γερμανία αναγνωρίζει ότι ο εκπρόσωπος της ομοσπονδιακής κυβέρνησης στη γενική συνέλευση της DB AG συγκατατέθηκε στη σύναψη της ΣΜΚΖ με την DB Cargo, η Γερμανία υποστηρίζει ότι τούτο δεν δικαιολογεί τον καταλογισμό της απόφασης στο Δημόσιο. Μέσω της έγκρισης της σύναψης της ΣΜΚΖ στη γενική συνέλευση, ο εκπρόσωπος της ομοσπονδιακής κυβέρνησης ενήργησε απλώς και μόνον υπό την ιδιότητα του μετόχου δυνάμει του AktG, όπως εφαρμόζεται στις ιδιωτικές εταιρείες (άρθρο 293 του AktG). Επιπλέον, η συγκατάθεση του Δημοσίου σε ένα μέτρο δεν συνεπάγεται αφ' εαυτής καταλογισμό. Άλλως, κάθε έγκριση δικαιοπραξίας από το Δημόσιο θα καθιστούσε τη δικαιοπραξία «κρατικό» μέτρο. Δυνατότητα καταλογισμού μπορεί να διαπιστωθεί μόνον εάν οι δημόσιες αρχές ενεπλάκησαν προδραστικά στη λήψη του συγκεκριμένου μέτρου ή το επέβαλαν.

δ) Κατά τη Γερμανία, η άποψη ότι δεν καταλογίζονται στο Δημόσιο όλα τα μέτρα που λαμβάνει μια δημόσια επιχείρηση υπέρ θυγατρικής της επιβεβαιώθηκε από την Επιτροπή στην υπόθεση που αφορούσε την Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF) ([57]). Η υπόθεση εκείνη αφορούσε, μεταξύ άλλων, εισφορές κεφαλαίων, εγγυήσεις, ενδοομιλικό δανεισμό και συμβάσεις προμήθειας και παροχής υπηρεσιών μεταξύ της πορτογαλικής κρατικής εταιρείας σιδηροδρόμων Comboios de Portugal (CP) και της πλήρως ελεγχόμενης θυγατρικής της, EMEF.

([54]) Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 10ης Δεκεμβρίου 2020, C-160/19 P, Commune di Milano κατά Επιτροπής, ECLI:EUC:2020:1012, σκέψη 30, και της 28ης Μαρτίου 2019, Γερμανία κατά Επιτροπής C-405/16, ECLI:EUC:2019:268, σκέψη 58.

([55]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Μαρτίου 2021, Επιτροπή κατά Ιταλίας κ.λπ., C-425/19 P, ECLI:EUC:2021:154.

([56]) Απόφαση (ΕΕ) 2016/1208 της Επιτροπής, της 23ης Δεκεμβρίου 2015, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.39451 (2015/C) (πρώην 2015/NN) που έθεσε σε εφαρμογή η Ιταλία υπέρ της Banca Tercas (ΕΕ L 203 της 28.7.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Απόφαση (ΕΕ) 2021/2182 της Επιτροπής, της 6ης Μαρτίου 2020, SA.41727 (2016/C) (πρώην 2016/NN) (πρώην 2015/CP) — Μέτρα υπέρ της Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) (ΕΕ L 444 της 10.12.2021, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

ε) Επιπλέον, ο καταλογισμός στο Δημόσιο βάσει της απόφασης της γενικής συνέλευσης θα απαιτούσε το Δημόσιο να είναι σε θέση εμποδίσει τη λήψη του μέτρου μέσω μη έγκρισης ([58]), κάτι το οποίο δεν συμβαίνει. Ακόμη και χωρίς ΣΜΚΖ, η DB AG μπορούσε να μεταβιβάσει κέρδη και ζημίες. Τα κέρδη μπορούσαν να μεταβιβαστούν στην DB AG βάσει απλής απόφασης των μετοχών της DB Cargo. Οι ζημίες της DB Cargo μπορούσαν να αντισταθμιστούν, ανά πάσα στιγμή, από την DB AG με περαιτέρω εισφορές ιδίων κεφαλαίων, για παράδειγμα μέσω εισφορών στο αποθεματικό. Το Δημόσιο δεν θα εμπλεκόταν σε τέτοια μέτρα της DB AG, τα οποία θα ήταν αμιγώς ενδοομιλικά μέτρα. Αυτό ισχύει κατά μείζονα λόγο για επιμέρους αντισταθμίσεις ζημιών βάσει της ΣΜΚΖ. Πράγματι, οι εν λόγω αντισταθμίσεις ζημιών πραγματοποιήθηκαν χωρίς οποιαδήποτε συμμετοχή του Δημοσίου. Πραγματοποιήθηκαν αυτομάτως σύμφωνα με τις έννομες απαιτήσεις του άρθρου 302 του AktG και ανεξαρτήτως κάθε επιμέρους απόφασης.

στ) Η νομική υποχρέωση που καθορίζεται στο άρθρο 65 παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 65, παράγραφος 3, του BHO (βλ. αιτιολογική σκέψη […]), βάσει της οποίας το Δημόσιο έπρεπε να συγκατατεθεί στη σύναψη της ΣΜΚΖ δεν αποτελεί επίσης ένδειξη δυνατότητας καταλογισμού, καθώς οι διατάξεις του BHO αφορούν «μεταβολή της επιρροής της ομοσπονδιακής κυβέρνησης» («Änderung des Einflusses des Bundes») και, επομένως, μόνον το τμήμα της συμφωνίας που αφορά τον έλεγχο και όχι το τμήμα που πραγματεύεται την αυτόματη μεταβίβαση κερδών και ζημιών. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι, μολονότι συνδυάζονται συχνά σε μία συμφωνία, όπως στην περίπτωση της DB Cargo, οι συμφωνίες ελέγχου και οι συμφωνίες μεταβίβασης κερδών και ζημιών είναι δύο διαφορετικά είδη συμφωνιών. Εν πάση περιπτώσει, η απαίτηση δεν είναι νομικά δεσμευτική ανεξάρτητη απαίτηση έγκρισης του Δημοσίου για την κρατική επιχείρηση, εν προκειμένω την DB AG.

ζ) Ο τρόπος εποπτείας της DB AG από το Δημόσιο δεν ισοδυναμεί με βαθμό εποπτείας δημόσιων αρχών επί της DB AG ο οποίος είναι κρίσιμος ως ένδειξη δυνατότητας καταλογισμού. Καμία από τις δημόσιες αρχές δεν ασκεί διοικητική εποπτεία επί της διαχείρισης της DB AG και των θυγατρικών της, ειδικότερα:

α) η δραστηριότητα της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Σιδηροδρόμων («Eisenbahn-Bundesamt», στο εξής: EAT) αφορά συγκεκριμένα καθήκοντα έγκρισης προγραμματισμού, έγκρισης οχημάτων και καθήκοντα στον τομέα της ασφάλειας. Επιπλέον, οι δραστηριότητες της EAT καλύπτουν και τις ιδιωτικές σιδηροδρομικές εταιρείες·

β) η δραστηριότητα της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Δικτύων («Bundesnetzagentur», στο εξής: BNetzA), ως αρμόδιας ρυθμιστικής αρχής, συνίσταται στην παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις κανονιστικές απαιτήσεις στον τομέα των σιδηροδρόμων τόσο από ομοσπονδιακές εταιρείες σιδηροδρομικών υποδομών όσο και από μη ομοσπονδιακές εταιρείες σιδηροδρομικών υποδομών·

γ) οι δραστηριότητες του Ομοσπονδιακού Ελεγκτικού Συνεδρίου («Bundesrechnungshof») αφορούν την ομοσπονδιακή κυβέρνηση και τη δημοσιονομική και οικονομική διαχείρισή της (περιλαμβανομένων των ενεργειών της στην περίπτωση συμμετοχών της ομοσπονδιακής κυβέρνησης σε εταιρείες ιδιωτικού δικαίου)·

δ) Το Ομοσπονδιακό Υπουργείο Ψηφιακών Υποδομών και Μεταφορών δεν ασκεί διοικητική εποπτεία επί της «επιχειρηματικής διακυβέρνησης» της DB AG και των θυγατρικών της. Το Υπουργείο διευθύνει και είναι αρμόδιο για το έργο της ειδικευμένης υπηρεσίας που είναι υπεύθυνη για την πολιτική μεταφορών εντός της ομοσπονδιακής κυβέρνησης. Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση ενεργεί με την ιδιότητα του μετόχου μέσω της διαχείρισης συμμετοχών στο Ομοσπονδιακό Υπουργείο Ψηφιακών Υποδομών και Μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει την άσκηση των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων ως (ιδιωτικού) μετόχου·

ε) το Bundestag, ως νομοθετικό όργανο, δεν ασκεί διοικητική εποπτεία επί της DB AG. Η εκ μέρους του παρακολούθηση αφορά τις ενέργειες της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, όπως και το έργο των επιτροπών της.

(108) Επιπλέον, η «στρατηγική σημασία» της δραστηριότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών για την «πολιτική μεταφορών» δεν δικαιολογεί τη διαπίστωση δυνατότητας καταλογισμού, καθώς η σύναψη της ΣΜΚΖ δεν αποσκοπούσε στην υλοποίηση στόχων πολιτικής ούτε στην εφαρμογή νομοθεσίας. Η οικονομική σημασία της ΣΜΚΖ επίσης δεν μπορεί να δικαιολογήσει τέτοια διαπίστωση.

(109) Τέλος, εάν δεν επιτραπεί στην DB AG, επειδή είναι κρατική εταιρεία, να χρησιμοποιεί ένα μέσο το οποίο οι ιδιωτικές εταιρείες χρησιμοποιούν επίσης ευρέως, θα συντρέχει διάκριση εις βάρος των κρατικών εταιρειών σε σύγκριση με τις ιδιωτικές εταιρείες και θα παραβιάζεται η αρχή της ουδετερότητας η οποία κατοχυρώνεται στο άρθρο 345 της ΣΛΕΕ.

([58]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Φεβρουαρίου 1988, Van der Kooy κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-67/85, C-68/85 και C-70/85, ECLI:EUC:1988:38, σκέψη 36.

(110) Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η ΣΜΚΖ δεν παρέχει κανένα οικονομικό πλεονέκτημα.

(111) Οι ΣΜΚΖ είναι σύνηθες διαρθρωτικό στοιχείο σε ομίλους. Η σύναψη ΣΜΚΖ και η εφαρμογή τους συνιστούν συνήθη συμπεριφορά στην αγορά. Οι ΣΜΚΖ είναι συνήθη μέτρα σχεδιασμού ομίλων εταιρειών, ιδίως ιδιωτικών εταιρειών, στη Γερμανία για τη σύσταση Vertragskonzern ([59]). Κατά τη Γερμανία, οι εταιρείες που εκπροσωπούνται στον γερμανικό χρηματιστηριακό δείκτη (Deutscher Aktienindex, DAX) χρησιμοποιούν τακτικά ΣΜΚΖ. Τα επίσημα στατιστικά στοιχεία για τον φόρο εταιρειών δείχνουν επίσης ότι οι ΣΜΚΖ συνηθίζονται και χρησιμοποιούνται ευρέως στη Γερμανία. Σύμφωνα με επίσημα στατιστικά στοιχεία, οι όμιλοι ([60]) αντιπροσώπευαν σχεδόν το 50 % των συνολικών εσόδων φόρου εταιρειών κατά τη φορολογική περίοδο του 2017. Επιπλέον, η Γερμανία επισημαίνει τα φορολογικά αποτελέσματα των ΣΜΚΖ (βλ. αιτιολογική σκέψη 43).

(112) Επιπλέον, η Γερμανία επαναλαμβάνει ότι τα οικονομικά αποτελέσματα της ΣΜΚΖ, δηλαδή η μεταφορά κερδών και ζημιών, μπορούσαν επίσης να επιτευχθούν χωρίς τη ΣΜΚΖ.

(113) Επιπροσθέτως, η Γερμανία παραπέμπει στον ετήσιο χρηματοοικονομικό προγραμματισμό (του οποίου τμήμα είναι τα ενδιάμεσα σχέδια) εντός του ομίλου DB. Τα αναμενόμενα από την DB AG αποτελέσματα για τις εταιρείες του ομίλου καθορίζονται στο πλαίσιο περιόδων προγραμματισμού. Οι συγκεκριμένες προσδοκίες κερδοφορίας της DB AG σε σχέση με τις εταιρείες του ομίλου —και επομένως επίσης σε σχέση με την DB Cargo—έχουν, για παράδειγμα, ως ακολούθως:

α) η DB AG καθορίζει έναν στόχο απόδοσης για όλες τις νέες επενδύσεις των εταιρειών του ομίλου άνω του κόστους κεφαλαίου της αγοράς·

β) το ύψος της αμοιβής των μελών του διοικητικού συμβουλίου των εταιρειών του ομίλου εξαρτάται από τα αποτελέσματα κάθε εταιρείας. Τα εν λόγω αποτελέσματα περιλαμβάνουν τόσο βραχυπρόθεσμες όσο και μακροπρόθεσμες επιδόσεις·

γ) εάν οι εταιρείες του ομίλου δεν επιτύχουν τους αναμενόμενους από την DB AG στόχους κερδοφορίας, η DB AG μπορεί επίσης να κάνει χρήση της δυνατότητας αντικατάστασης των ανώτερων διευθυντικών στελεχών·

δ) η εφαρμογή τέτοιας στρατηγικής είναι δυνατή ακριβώς λόγω του στοιχείου ελέγχου που περιλαμβάνει η ΣΜΚΖ.

(114) Η Γερμανία υποστηρίζει επίσης ότι η προβαλλόμενη μη καταγγελία της ΣΜΚΖ δεν συνιστά ενίσχυση, καθώς η μη καταγγελία δεν είναι πράξη και, επομένως, δεν υπάρχει «μέτρο που πράγματι έλαβε» ([61]). Για τον λόγο αυτόν, η αξιολόγηση του χαρακτήρα ενίσχυσης της ΣΜΚΖ πρέπει να βασίζεται στη σύναψη της ΣΜΚΖ.

(115) Λαμβανομένων υπόψη των προσδοκιών για σημαντική βελτίωση των κερδών, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι ένας ιδιώτης μέτοχος ο οποίος θα ενεργούσε με γνώμονα το μακροπρόθεσμο συμφέρον του θα είχε επίσης αποδεχθεί τις εν τω μεταξύ ζημίες της DB Cargo. Η Γερμανία παραπέμπει σε παλαιότερη υπόθεση στην οποία η Επιτροπή δεν διαπίστωσε την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος για την οικεία εταιρεία παρά την αντιστάθμιση ζημιών από τη μητρική εταιρεία της επί πλείονα έτη βάσει ΣΜΚΖ ([62]).

(116) Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ο όμιλος DB είχε στο παρελθόν εισφέρει κεφάλαια στην DB Cargo ή αποκομίσει κέρδη από την DB Cargo. Ένας ιδιώτης μέτοχος ο οποίος έχει ήδη επενδύσει σε μια εταιρεία αξιολογεί τον κίνδυνο διαφορετικά από ό,τι ένας επενδυτής ο οποίος δεν διαθέτει ήδη συμμετοχή στην εταιρεία. Επομένως, το γεγονός ότι η μητρική εταιρεία είχε προηγουμένως εμπλακεί οικονομικά στην DB Cargo πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την εφαρμογή του κριτηρίου του ΙΕΟΑ.

([59]) Στον Vertragskonzern, δηλαδή έναν όμιλο βασισμένο σε συμφωνίες, συμφωνία ελέγχου καθιερώνει το δικαίωμα της ελέγχουσας εταιρείας να δίνει οδηγίες στην ελεγχόμενη εταιρεία.

([60]) Όμιλοι (Organschaften) κατά την έννοια του γερμανικού φορολογικού δικαίου.

([61]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Ιουνίου 2012, EDF κατά Επιτροπής, C-124/10 P, ECLI:EUC:2012:318, σκέψη 83.

([62]) Απόφαση (ΕΕ) 2015/506 της Επιτροπής, της 20ής Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε η Γερμανία όσον αφορά τη Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH και διάφορες αεροπορικές εταιρείες — SA.15376 (C 27/2007, πρώην NN 29/2007) (ΕΕ L 89 της 1.4.2015, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Επιπροσθέτως, κατά τη Γερμανία, ένας ιδιώτης επενδυτής θα είχε επίσης αντισταθμίσει τις ζημίες της DB Cargo. Αυτό επειδή οι προβλέψεις αποτελεσμάτων που περιέχονταν στον ενδιάμεσο προγραμματισμό καθιστούσαν, σε κάθε περίπτωση, δυνατή την αναμενόμενη αποκατάσταση της κερδοφορίας της DB Cargo μεσοπρόθεσμα έως μακροπρόθεσμα (βλ. αιτιολογική σκέψη 55). Οι προβλέψεις βασίζονται πάντοτε σε έγκυρες και βάσιμες εκτιμήσεις των εξελίξεων της αγοράς και της επιχειρηματικής δραστηριότητας (βλ. αιτιολογική σκέψη 55). Επιπλέον, η DB Cargo είχε καταγράψει κέρδη άνω του μισού δισεκατομμυρίου EUR κατά τα έτη 2006, 2007 και 2008 και μόνο, τα οποία είχε μεταβιβάσει στην DB AG.

(118) Κατά τη Γερμανία, υπάρχουν διάφοροι λόγοι για τους οποίους η οικονομική κατάσταση δεν έχει βελτιωθεί ακόμη όπως αναμενόταν, περιλαμβανομένων των εξής:

α) από το 2010 η ανάπτυξη της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών υπήρξε σημαντικά χαμηλότερη από ό,τι κατά την προηγούμενη δεκαετία, αντίθετα προς τις αρχικές προσδοκίες της DB Cargo και εξωτερικών εμπειρογνωμόνων·

β) συγχρόνως, οι εξελίξεις στην αγορά υπήρξαν σημαντικά πιο ευμετάβλητες·

γ) κατά τη δεκαετία του 2010 το αποτέλεσμα της διάρθρωσης των εμπορευματικών μεταφορών επιταχύνθηκε περαιτέρω. Ως εκ τούτου, πελάτες από κλάδους που υπήρξαν παραδοσιακά πηγή κερδών για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφοράς (άνθρακας, μεταλλεύματα, ορυκτέλαιο, χάλυβας) αντιπροσωπεύουν σταδιακά μικρότερο ποσοστό στο μείγμα προϊόντος·

δ) οι τιμές κόστους συντελεστών παραγωγής της DB Cargo αυξήθηκαν σημαντικά κατά το ίδιο διάστημα, μεταξύ άλλων λόγω υψηλών μισθολογικών απαιτήσεων των συνδικαλιστικών οργανώσεων·

ε) επιπλέον της απώλειας όγκου λόγω ανταγωνισμού, η DB Cargo απώλεσε επίσης, ή δεν μπόρεσε να εξασφαλίσει, ποσότητες εμπορευμάτων προς μεταφορά επειδή η ποιότητα της παραγωγής δεν ήταν επαρκής.

(119) Επιπροσθέτως, τα τελευταία χρόνια η DB Cargo δρομολόγησε διάφορα προγράμματα για την επίτευξη βιώσιμης βελτίωσης της κερδοφορίας (ορισμένα εξ αυτών αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 57).

(120) Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι το γεγονός ότι οι προσδοκίες κερδών των ενδιάμεσων σχεδίων δεν υλοποιήθηκαν εντός του αναμενόμενου χρονικού διαστήματος ή εντός του αναμενόμενου εύρους είναι καταρχήν αλυσιτελές, καθώς ο μόνος αποφασιστικής σημασίας παράγοντας για την εφαρμογή του κριτηρίου είναι η εκ των προτέρων εκτίμηση βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών και των προβλέψιμων εξελίξεων κατά τον χρόνο λήψης του επίμαχου μέτρου.

(121) Όσον αφορά τις εκ των προτέρων αναλύσεις κερδοφορίας, η Γερμανία υποστηρίζει ότι δεν συνηθίζεται η κατάρτιση ανάλυσης κερδοφορίας ή επιχειρηματικού σχεδίου σε σχέση με ΣΜΚΖ. Αντιθέτως, οι διαδικασίες συνεχούς συντονισμού μεταξύ της DB AG και της DB Cargo στοχεύουν στη διασφάλιση της κερδοφορίας της επιχειρηματικής δραστηριότητας.

(122) Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι από τη νομολογία EDF δεν προκύπτει οποιαδήποτε απαίτηση για τη διενέργεια αναλύσεων κερδοφορίας ή την κατάρτιση επιχειρηματικών σχεδίων, δεδομένου ότι η υπόθεση EDF αφορούσε i) εισφορά κεφαλαίου και ii) το ζήτημα του αν το μέτρο που έλαβε η εταιρεία συναρτάται με την ιδιότητα του Δημοσίου ως μετόχου ([63]).

(123) Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας, η Γερμανία υπέβαλε δύο οικονομικές εκθέσεις σχετικά με τη συμβατότητα της ΣΜΚΖ με τη συμπεριφορά ιδιωτικού φορέα της αγοράς. Οι εκθέσεις, οι οποίες υποβλήθηκαν στις 8 Ιουνίου 2023 (στο εξής: πρώτη έκθεση E.CA) και στις 28 Αυγούστου 2023 (στο εξής: δεύτερη έκθεση E.CA), εκπονήθηκαν από ανεξάρτητο οικονομικό σύμβουλο, την E.CA Economics. Σε αμφότερες τις εκθέσεις εφαρμόστηκε εκ των προτέρων προσέγγιση, μολονότι εκπονήθηκαν για τους σκοπούς της διαδικασίας μετά την περίοδο της έρευνας.

([63]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Ιουνίου 2012, EDF κατά Επιτροπής, C-124/10 P, ECLI:EUC:2012:318, σκέψη 81.

(124) Η πρώτη έκθεση E.CA περιλαμβάνει ποιοτική αξιολόγηση των αποδεικτικών στοιχείων που υπέβαλε η Γερμανία κατά τη διάρκεια της έρευνας. Στην έκθεση περιγράφονται i) η ευρύτατη χρήση ΣΜΚΖ, ii) τα πλεονεκτήματα τέτοιων συμφωνιών (έλεγχος, φορολογική ενότητα), iii) η ύπαρξη χρηματοοικονομικού προγραμματισμού σε επίπεδο ομίλου, περιλαμβανομένων στόχων επιδόσεων για την DB Cargo, iv) τα ενδιάμεσα σχέδια, ως εργαλείο προγραμματισμού που δείχνει τα προσδοκώμενα κέρδη (περιλαμβανομένης λεπτομερούς περιγραφής του περιεχομένου των σχεδίων), v) παραδείγματα των λόγων για τις αποκλίσεις μεταξύ των προβλεπόμενων κερδών και των πραγματικά πραγματοποιηθεισών ζημιών και vi) οι δυνητικές ζημίες στο πλαίσιο αντίστροφου σεναρίου (γίνεται μνεία σε ζημίες εξόδου σε περίπτωση διακοπής της δραστηριότητας μεμονωμένης φορτάμαξας). Συνολικά, το συμπέρασμα της έκθεσης είναι ότι τα αποδεικτικά στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία κατά τη διάρκεια της έρευνας καταδεικνύουν ότι η DB Cargo ενήργησε όπως θα ενεργούσε ιδιώτης επιχειρηματίας.

(125) Η δεύτερη έκθεση E.CA περιέχει τα ακόλουθα:

α) εκ των υστέρων ποσοτική αξιολόγηση για την περίοδο από το 2017 έως την πανδημία COVID-19. Η αξιολόγηση βασίζεται σε αντίστροφη σύγκριση με εκ των προτέρων προσέγγιση από το 2017· η ενδιάμεση πρόβλεψη (2018-2022) για την DB Cargo συγκρίνεται με εναλλακτικό σενάριο παύσης της λειτουργίας του ζημιογόνου τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας. Οι παραδοχές για το εναλλακτικό σενάριο βασίζονται στη μελέτη SWL. Για τη δοκιμή, τα χρηματοοικονομικά δεδομένα του ενδιάμεσου σχεδίου του 2017 και του σεναρίου εξόδου που περιγράφεται στη μελέτη SWL μετατράπηκαν σε ταμειακές ροές·

β) για το διάστημα από το έτος 2020 της πανδημίας έως την κατάρτιση του σχεδίου μετασχηματισμού (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 175 και επ.), ποιοτική ανάλυση της συμβατότητας της συμπεριφοράς της DB AG και της DB Cargo (στο πλαίσιο της μεταβολής των συνθηκών της αγοράς) με τη συμπεριφορά ιδιωτικού φορέα της αγοράς σε παρεμφερή κατάσταση.

(126) Για τη σύγκριση του βασικού σεναρίου (ενδιάμεσο σχέδιο του 2017) με το αντίστροφο σενάριο (έξοδος από το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας), χρησιμοποιήθηκαν ελεύθερες ταμειακές ροές προς την επιχείρηση (FCFF), δηλαδή προς την DB AG, μετά τους φόρους. Τα αναγνωρισμένα φορολογικά αποτελέσματα βασίζονται στο αποτέλεσμα των EBT, σύμφωνα με τα ΔΠΧΑ, και στηρίζονται στην παραδοχή ότι ζημίες ύψους 50 % μπορούν να αναγνωριστούν ως μεταφερόμενες ζημίες με φορολογικό συντελεστή 30 % και ότι θετικά αποτελέσματα, λόγω της μεταφοράς των ζημιών, μπορούν να αναγνωριστούν με πραγματικό φορολογικό συντελεστή περίπου 12 % στο αντίστοιχο οικονομικό έτος. Όσον αφορά το βασισμένο στη μελέτη SWL αντίστροφο σενάριο, δεδομένου ότι η εκπόνηση της μελέτης είχε ανατεθεί το 2019, το σενάριο χρειάστηκε να μετατοπιστεί κατά δύο έτη, δηλαδή το 2017. Επιπλέον, δεδομένου ότι η μελέτη SWL βασιζόταν σε καθαρά έσοδα, ο χρηματοοικονομικός αντίκτυπος μετατράπηκε σε FCFF.

(127) Για τη σύγκριση των δύο σεναρίων, οι ταμειακές ροές προεξοφλήθηκαν σε τιμές 2017 με τη χρήση συντελεστή ΜΣΚΚ 6,0 % μετά από φόρους (όπως φαίνεται στην ετήσια ενοποιημένη έκθεση της DB του 2017), όπως καταδεικνύει η σύγκριση στον πίνακα 9:

Πίνακας 9

Σύγκριση των οικονομικών αποτελεσμάτων του βασικού σεναρίου και των εναλλακτικών σεναρίων (σε FCFF)

σε εκατ. ευρώ

	2018-2022	Από το 2023	Από το 2018
Βασικό σενάριο	[…]	[…]	[…]
Εναλλακτικό σενάριο	[…]	[…]	[…]
Συντελεστής δέλτα	[…]	[…]	[…]
ΜΣΚΚ	[…]		
Ποσοστό ανάπτυξης	[…]		

Πηγή: Δεύτερη έκθεση E.CA υποβληθείσα από τη Γερμανία.

(128) Βάσει του αποτελέσματος της σύγκρισης, οι συντάκτες της έκθεσης συμπεραίνουν ότι η συμπεριφορά της DB AG και της DB Cargo σε σχέση με τη συνέχιση της δραστηριότητας μεμονωμένης φορτάμαξας σύμφωνα με τον ενδιάμεσο προγραμματισμό και τις παραδοχές του εναλλακτικού σεναρίου μπορεί να χαρακτηριστεί ως ανάλογη της συμπεριφοράς ιδιωτικού φορέα της αγοράς σε παρεμφερή κατάσταση. Η έκθεση περιλαμβάνει επίσης τέσσερις ευαισθησίες i) μεταβολή του χρόνου αντιστροφής της τάσης στο βασικό σενάριο, ii) μείωση οικονομιών φάσματος μεταξύ του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας και άλλων τμημάτων, iii) μείωση των προβλεπόμενων αυξήσεων των τιμών και iv) μεταβολή της περιόδου τοποθέτησης του προσωπικού που πρόκειται να απολυθεί. Το εναλλακτικό σενάριο δεν είναι οικονομικά επωφελέστερο από το βασικό σενάριο σε καμία από τις περιπτώσεις ευαισθησίας.

(129) Όσον αφορά την ποιοτική αξιολόγηση της περιόδου μετά την πανδημία COVID-19 (δηλαδή αρχής γενομένης από το 2020), στην έκθεση υπενθυμίζονται οι αλλαγές που επήλθαν στη διοίκηση και στη στρατηγική της DB Cargo το 2020 (η στρατηγική ανάπτυξης «Ισχυρές εμπορευματικές μεταφορές»). Υπενθυμίζεται επίσης η αποτυχία της εν λόγω στρατηγικής. Επιπλέον, στην έκθεση εξηγείται ότι, μολονότι με το ενδιάμεσο σχέδιο του 2021 η DB Cargo δέχθηκε ήδη ότι υπήρχε άνω του 70 % πιθανότητα επέλευσης των ακόλουθων βασικών κινδύνων i) μείωση της ζήτησης συνδεδεμένη με την υποχρέωση εκπλήρωσης απαιτήσεων ακρίβειας, ii) μείωση της ζήτησης λόγω αυξημένης έλλειψης ημιαγωγών σχετιζόμενης με την πανδημία και iii) μακροπρόθεσμες συνέπειες των απεργιών στην εμπιστοσύνη των πελατών, δεν υπήρξε αρχικά, το 2021, καμία ουσιαστική στρατηγική μεταβολή κατεύθυνσης. Ωστόσο, κατά τους συντάκτες της έκθεσης, η συμπεριφορά αυτή ήταν ανάλογη με τη συμπεριφορά που θα επιδείκνυε ιδιωτικός φορέας της αγοράς σε παρεμφερή κατάσταση, όταν, λόγω του υψηλού βαθμού αβεβαιότητας στον προγραμματισμό, η διοίκηση αντέδρασε στις αρνητικές επιχειρηματικές εξελίξεις το 2022 αναθέτοντας την κατάρτιση του σχεδίου μετασχηματισμού.

(130) Η Γερμανία πρόβαλε επίσης επιχειρήματα σχετικά με τους λόγους για τους οποίους η DB Cargo δεν μείωσε τις δραστηριότητες του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας, αλλά στηρίχθηκε σε περαιτέρω κρατική ενίσχυση για τη λειτουργία του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας. Κατά τη Γερμανία, η συμφωνία συνασπισμού της γερμανικής κυβέρνησης («Koalitionsvertrag») του 2018 μνημόνευε ρητά τις φιλοδοξίες συνολικής ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε σχέση με τις οδικές μεταφορές και ενίσχυσης της βιωσιμότητας της κυκλοφορίας στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας. Επιπλέον, οι εξελίξεις της κατάστασης δείχνουν ότι οι προσδοκίες περί αύξησης της κρατικής στήριξης για το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας ήταν δικαιολογημένες, καθώς το 2023 η Γερμανία αποφάσισε να θεσπίσει ειδικό καθεστώς κρατικής ενίσχυσης για το τμήμα αυτό ([64]).

4.1.1.2. Τιμολόγηση ενδοομιλικών υπηρεσιών (μέτρο 2)

(131) Η Γερμανία επισημαίνει ότι το μέτρο 2 δεν προσδιορίζεται σαφώς, καθώς ο όρος «ενδοομιλικές υπηρεσίες» είναι ασαφής στο μέτρο που μπορεί να περιλαμβάνει όλες τις ενδοομιλικές υπηρεσίες που παρέχονται εντός του ομίλου DB, μεταξύ άλλων προς και από άλλες εταιρείες, πλην της DB Cargo.

(132) Για τους ίδιους λόγους με εκείνους που εκτέθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 106, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι το επίμαχο μέτρο δεν περιλαμβάνει κρατικούς πόρους, δεδομένου ότι η παροχή ενδοομιλικών υπηρεσιών είναι εσωτερική διαδικασία εντός της DB AG και χρηματοδοτείται με ίδιους επιχειρηματικούς πόρους της DB AG.

(133) Επιπλέον, η απόφαση καθορισμού και εκτέλεσης των υπηρεσιών δεν καταλογίζεται στο Δημόσιο. Κανένας εκπρόσωπος του Δημοσίου δεν ενεπλάκη στον καθορισμό των υπηρεσιών, καθώς επρόκειτο περί οργανωτικής πράξης του διοικητικού συμβουλίου της DB AG, η οποία ήταν αμιγώς εσωτερική πράξη της εταιρείας.

(134) Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι κανένας εκπρόσωπος του Δημοσίου δεν εμπλέκεται στις συγκεκριμένες αποφάσεις σχετικά με την εκτέλεση των ενδοομιλικών υπηρεσιών. Συναφώς, πρέπει επίσης να γίνει διαφοροποίηση μεταξύ λειτουργιών υπηρεσιών και λειτουργιών ομίλου:

α) στον όμιλο DB, ανάλογα με την οικονομική βαρύτητα της επίμαχης συμφωνίας, οι αποφάσεις λαμβάνονται αποκλειστικά και μόνο από το αρμόδιο ιεραρχικό επίπεδο της αντίστοιχης εταιρείας (περιλαμβανομένου του καθορισμού των όρων και προϋποθέσεων). Επομένως, οι συμφωνίες για τις ενδοομιλικές υπηρεσίες βασίζονται σε αποφάσεις της διοίκησης. Ο μέτοχος της DB AG δεν συμμετέχει στις εν λόγω αποφάσεις, ούτε άμεσα μέσω της γενικής συνέλευσης ούτε έμμεσα μέσω του εποπτικού συμβουλίου·

([64]) Εγκρίθηκε με την απόφαση C(2024) 3488 final της Επιτροπής, της 21ης Μαΐου 2024, στην υπόθεση SA.108800 (2024/N) — Στήριξη για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές (μεταφορά με μεμονωμένη φορτάμαξα και ομάδα φορταμαξών) (ΕΕ C, C/2024/3976, 25.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

β) όσον αφορά την άσκηση των λειτουργιών ομίλου, δεν υπάρχουν εξαρχής συμφωνίες για τη διασφάλιση του επιπέδου ποιότητας των υπηρεσιών. Επομένως, δεν υπάρχει επίσης συγκεκριμένος συνδετικός παράγοντας για τη συμμετοχή εκπροσώπων του Δημοσίου σε οποιαδήποτε εταιρική απόφαση σχετικά με την άσκηση των λειτουργιών ομίλου. Η απουσία αντίστοιχων συμφωνιών διασφάλισης του επιπέδου ποιότητας των υπηρεσιών αποσαφηνίζει τη φύση των λειτουργιών ομίλου. Προορίζονται πρωτίστως για τη διοίκηση του ομίλου και όχι για τις εταιρείες του ομίλου.

(135) Επιπλέον, η Γερμανία υπενθυμίζει τα επιχειρήματα που εκτέθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 107 σχετικά με τη δυνατότητα καταλογισμού του μέτρου 1 στο Δημόσιο προκειμένου να υποστηρίξει περαιτέρω ότι το μέτρο 2 δεν καταλογίζεται στο Δημόσιο.

(136) Η Γερμανία υποστηρίζει επίσης ότι η παροχή των ενδοομιλικών υπηρεσιών δεν είναι οικονομικά επωφελής για την DB Cargo. Δεδομένου ότι η Γερμανία προβαίνει σε διαφοροποίηση μεταξύ λειτουργιών υπηρεσιών και λειτουργιών ομίλου, προβάλλει επίσης χωριστά επιχειρήματα όσον αφορά την ανυπαρξία οικονομικού πλεονεκτήματος. Ωστόσο, ως προκαταρκτική παρατήρηση, η Γερμανία εξηγεί ότι ο καθορισμός και η εκτέλεση λειτουργιών υπηρεσιών και λειτουργιών ομίλου αποτελούν κανονική συμπεριφορά στην αγορά. Η κεντρική οργάνωση των εν λόγω λειτουργιών στο επίπεδο της εταιρείας συμμετοχών δημιουργεί σημαντικές συνέργειες, βελτιώνει την ποιότητα των διαδικασιών και στηρίζει την ενιαία εταιρική διακυβέρνηση.

(137) Όσον αφορά τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις για την εκτέλεση των λειτουργιών υπηρεσιών και των λειτουργιών ομίλου εντός του ομίλου DB για την DB Cargo, η Γερμανία επισημαίνει τα ακόλουθα:

α) Οι λειτουργίες υπηρεσιών τιμολογούνται στις εταιρείες του ομίλου βάσει συμφωνιών διασφάλισης του επιπέδου ποιότητας των υπηρεσιών με όρους αγοράς. Όσον αφορά τις λειτουργίες υπηρεσιών, ο όμιλος DB δεσμεύεται ρητώς, στην ενοποιημένη έκθεσή του, να ενεργεί σύμφωνα με τους όρους της αγοράς τηρουμένης της αρχής του πλήρους ανταγωνισμού. Στην ενοποιημένη έκθεση της DB δεν υπάρχει κανένα στοιχείο που να υποδηλώνει ότι η DB AG παρέχει υπηρεσίες κατά παράβαση των όρων της αγοράς. Επιπλέον, λαμβανομένου υπόψη του μεγάλου αριθμού συναλλαγών, είναι δυσχερές, ή τουλάχιστον δυσανάλογο, ελλείψει οποιασδήποτε απόδειξης περί τιμολόγησης κατά παράβαση των όρων της αγοράς, να εξηγηθεί αναλυτικά η συμμόρφωση με τους όρους της αγοράς κάθε επιμέρους σχέσης ενδοομιλικής παροχής υπηρεσιών.

β) Για τις λειτουργίες ομίλου, η Γερμανία εξηγεί ότι θα πρέπει να γίνει διαφοροποίηση, καθώς οι λειτουργίες ομίλου εξυπηρετούν, σε μεγάλο βαθμό, μόνον τον όμιλο. Στο μέτρο αυτό, οι λειτουργίες ομίλου δεν παρέχουν οποιαδήποτε υπηρεσία σε εταιρείες του ομίλου. Στον βαθμό που ορισμένες λειτουργίες ομίλου εξυπηρετούν επίσης εταιρείες του ομίλου, ο όμιλος δεν επιβάλλει, πάντως, υποχρέωση χωριστής τιμολόγησης σε σχέση με τις εταιρείες του ομίλου. Ωστόσο, τυχόν εξοικονομήσεις κόστους των εταιρειών του ομίλου περιλαμβάνονται στις προσδοκίες κερδών του ομίλου για κάθε εταιρεία.

4.1.1.3. Ευνοϊκοί όροι χρηματοδότησης δανείων από το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της DB (μέτρο 3)

(138) Όσον αφορά το μέτρο 3, η Γερμανία υποστηρίζει, για τους ίδιους λόγους με εκείνους που εκτέθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 85, ότι οι χορηγήσεις δανείων από το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της DB AG στην DB Cargo δεν περιλαμβάνουν κρατικούς πόρους.

(139) Επιπλέον, κατά τη Γερμανία, η απόφαση σύστασης του κέντρου διαχείρισης διαθεσίμων της DB AG και οι επιμέρους αποφάσεις για τη χορήγηση των επιμέρους δανείων δεν καταλογίζονται στο Δημόσιο, καθώς:

α) κανένας εκπρόσωπος του Δημοσίου δεν ενεπλάκη στη σύσταση του κέντρου διαχείρισης διαθεσίμων της DB AG. Αντιθέτως, επρόκειτο περί οργανωτικής πράξης του διοικητικού συμβουλίου της DB AG, η οποία ήταν αμιγώς εσωτερική πράξη της εταιρείας. Η σύσταση και η διαχείριση κέντρου διαχείρισης διαθεσίμων είναι διοικητικό καθήκον·

β) στις επιμέρους αποφάσεις σχετικά με τα δάνεια που χορηγεί το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της DB AG επίσης δεν εμπλέκονται υπάλληλοι του Δημοσίου. Σύμφωνα με τους κανόνες του ομίλου DB, τις αποφάσεις για τον ενδοομιλικό δανεισμό λαμβάνει μόνον ο προϊστάμενος οικονομικών και διαχείρισης διαθεσίμων του οικονομικού τμήματος της DB AG.

(140) Επιπλέον, η Γερμανία παραπέμπει στα επιχειρήματα που εκτέθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 107 σχετικά με τη δυνατότητα καταλογισμού του μέτρου 1 στο Δημόσιο και ισχυρίζεται περαιτέρω ότι ούτε η σύσταση του κέντρου διαχείρισης διαθεσίμων της DB AG ούτε οι αποφάσεις σχετικά με τα επιμέρους δάνεια καταλογίζονται στο Δημόσιο.

(141) Η Γερμανία ισχυρίζεται περαιτέρω ότι η χορήγηση, από το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της DB AG, επιμέρους δανείων προς την DB Cargo δεν παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στην DB Cargo για τους ακόλουθους λόγους:

α) η ύπαρξη κέντρου διαχείρισης διαθεσίμων συνιστά συνήθη πρακτική της αγοράς για τους ομίλους. Για παράδειγμα, όλες σχεδόν οι βιομηχανικές και εμπορικές εταιρείες που συμμετέχουν στον γερμανικό χρηματιστηριακό δείκτη DAX χρησιμοποιούν κέντρα διαχείρισης διαθεσίμων. Ο συγκεκριμένος σχεδιασμός του κέντρου διαχείρισης διαθεσίμων της DB AG είναι επίσης κανονικός για τα δεδομένα της αγοράς. Και άλλοι όμιλοι συγκεντρώνουν σε κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων, για παράδειγμα, τις δυνατότητες χορήγησης πιστωτικών ορίων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στο πλαίσιο συγκέντρωσης μετρητών και/ή σταθερού βραχυπρόθεσμου δανεισμού καθώς και χορήγησης μακροπρόθεσμων δανείων στις εταιρείες του ομίλου·

β) οι συγκεκριμένοι όροι δανεισμού των συμφωνιών χορήγησης δανείων που συνάπτονται μεταξύ της DB AG και της DB Cargo καθορίζονται βάσει της αρχής του πλήρους ανταγωνισμού και εξαρτώνται από την αγορά, τη διάρκεια και τον κίνδυνο. Ειδικότερα:

1) Εξάρτηση από τον αγορά σημαίνει ότι τα επιτόκια που ισχύουν στην κεφαλαιαγορά κατά τον κρίσιμο χρόνο χρησιμοποιούνται ως βάση για τον υπολογισμό των επιτοκίων. Τα τρέχοντα επιτόκια προέρχονται από παρόχους υπηρεσιών πληροφόρησης, όπως οι Refinitiv και Bloomberg.

2) Εξάρτηση από τη διάρκεια σημαίνει ότι, με τη χρήση καμπύλης απόδοσης (π.χ. καμπύλη συμφωνιών ανταλλαγής σε EUR), κάθε αποπληρωμή περιλαμβάνεται στον υπολογισμό του σταθμισμένου μέσου επιτοκίου βάσει του επιτοκίου της αντίστοιχης περιόδου.

3) Εξάρτηση από τον κίνδυνο σημαίνει ότι οι προσαυξήσεις των επιτοκίων της καμπύλης απόδοσης διαφοροποιούνται ανάλογα με την πιστοληπτική ικανότητα. Οι προσαυξήσεις καθορίζονται γενικά σε μηνιαία βάση και ύστερα από σημαντικές κινήσεις στην αγορά και απορρέουν από τις «καμπύλες απόδοσης πίστωσης» (δηλαδή τους όρους χρηματοδότησης εταιρειών με πανομοιότυπες αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας) των παρόχων υπηρεσιών πληροφόρησης.

(142) Όσον αφορά το ασφάλιστρο κινδύνου, το ασφάλιστρο πιστοληπτικής ικανότητας για τις εταιρείες υποδομών του ομίλου DB αντιστοιχεί κατ' ουσία στα περιθώρια κέρδους επί των πιστώσεων που χορηγούνται στην DB AG στη χρηματαγορά και στην κεφαλαιαγορά (δηλαδή, μεταξύ άλλων, λαμβανομένης υπόψη της κυριότητας της ομοσπονδιακής κυβέρνησης). Τα περιθώρια κέρδους επί των πιστώσεων που χορηγούνται σε εταιρείες εκτός εταιρειών υποδομών είναι υψηλότερα και αντικατοπτρίζουν την αξιολόγηση της πίστωσης βάσει δεικτών και τα περιθώρια κέρδους επί των πιστώσεων τα οποία ισχύουν στην κεφαλαιαγορά. Για παράδειγμα, μόνον ο τομέας των υποδομών επωφελείται από την αναβάθμιση της αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας επειδή η εταιρεία ανήκει στο Δημόσιο (η καλούμενη αναβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας λόγω Δημοσίου).

(143) Η DB Cargo δεν επωφελείται από την ανωτέρω αναβάθμιση της αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας. Στην καλύτερη περίπτωση αξιολογείται βάσει «Stand-Alone Credit Profile» (αυτοτελούς αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας) («SACP», Standard & Poor's) ή «baseline credit assessment» (βασικής αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας) («BCA», Moody's), όπου η ιδιοκτησιακή δομή είναι άνευ σημασίας. Όπως είθισται στους ομίλους, οι εταιρείες ομαδοποιούνται σε κατηγορίες πιστοληπτικής ικανότητας. Εάν υπάρχει ΣΜΚΖ, οι εταιρείες υπάγονται στην κατηγορία πιστοληπτικής ικανότητας της SACP ή της BCA του ομίλου. Κατά την αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας, σε περίπτωση ύπαρξης ΣΚΜΖ, οι τράπεζες λαμβάνουν επίσης υπόψη την πιστοληπτική ικανότητα της μητρικής εταιρείας.

(144) Το γεγονός ότι τα δάνεια της DB Cargo δεν είναι εξασφαλισμένα είναι σύμφωνο προς τη συνήθη πρακτική της αγοράς. Ως μέτοχος, η DB AG ενεργεί εν προκειμένω τόσο ως πάροχος ιδίων κεφαλαίων όσο και ως δανειστής. Η εξασφάλιση των δανείων θα παρείχε στην DB AG μόνον τυπική, αλλά όχι πρόσθετη, υλική εξασφάλιση. Οποιαδήποτε σημαντική πώληση στοιχείων ενεργητικού απαιτεί την προηγούμενη έγκριση της DB AG.

(145) Ένας άλλος λόγος για τη μη εξασφάλιση των δανείων εντός των ομίλων αφορά τη θέση των μετοχικών δανείων σε περίπτωση αφερεγγυότητας, καθώς τα μετοχικά δάνεια κατατάσσονται χαμηλότερα από όλες τις άλλες κατηγορίες απαιτήσεων, δηλαδή στη χαμηλότερη θέση ακόμη και στην ομάδα των απαιτήσεων μειωμένης εξασφάλισης.

(146) Επιπλέον, η εφαρμογή του κριτηρίου του ΙΕΟΑ πρέπει να λάβει υπόψη το γεγονός ότι το δάνειο είναι συναλλαγή μεταξύ δύο εταιρειών που ανήκουν στον ίδιο όμιλο και ότι, επομένως, υπεισέρχονται συγκεκριμένοι στρατηγικοί παράγοντες και παράγονται αποτελέσματα συνέργειας.

4.1.1.4. Μερική κάλυψη από το BEV των αποδοχών των δημόσιων υπαλλήλων που απασχολεί η DB Cargo (μέτρο 4)

(147) Σε σχέση με το μέτρο 4, τα υπομνήματα της Γερμανίας επικεντρώνονται στην προϋπόθεση του επιλεκτικού πλεονεκτήματος.

(148) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι, εξαρχής, σκοπός του μέτρου 4 ήταν να απαλλάξει την DB AG, ιδιωτική εταιρεία, από την επιβάρυνση των δαπανών προσωπικού που προκύπτει από τη συγκεκριμένη διάρθρωση και το επίπεδο αποδοχών των δημόσιων υπαλλήλων. Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι, ως αποτέλεσμα της αρχής «als-ob-Kosten» που προβλέπεται στο άρθρο 21 παράγραφος 1 και στο άρθρο 23 του DBGrG, η DB AG καταβάλλει στο BEV δαπάνες ίσης αξίας με εκείνες που θα πραγματοποιούσε εάν προσλάμβανε τους υπαλλήλους της στην αγορά εργασίας αντί να χρησιμοποιεί τους τοποθετηθέντες υπαλλήλους. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι η DB Cargo πραγματοποίησε εμπρόθεσμα όλες τις πληρωμές προς την DB AG για τους εργαζομένους που τοποθετήθηκαν σε αυτήν ([65]) και παρέχει ορισμένα παραδείγματα της πρακτικής εφαρμογής της αρχής «als-ob-Kosten» εντός της DB Cargo καθώς και εκθέσεις ανεξάρτητων ελεγκτών σχετικά με τις δαπάνες που πραγματοποίησε η DB AG, από τις οποίες προκύπτει ότι το ύψος των δαπανών για συμβασιούχους εργαζομένους σε συγκεκριμένη επαγγελματική κατάσταση (ηλικία, προσόντα, μισθολογικό κλιμάκιο) αντιστοιχεί στο ύψος των εξόδων που πρέπει να επιστραφούν στο BEV για τοποθετηθέντες υπαλλήλους σε παρεμφερή επαγγελματική κατάσταση ([66]).

(149) Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι το μέτρο περιορίζεται τόσο από χρονικής απόψεως όσο και απόψεως εύρους και εφαρμόζεται σε σταθερά μειούμενο αριθμό εργαζομένων, καταλήγει δε στο συμπέρασμα ότι το μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση επειδή δεν απαλλάσσει την DB Cargo από επιβαρύνσεις οι οποίες βαρύνουν κανονικά μια επιχείρηση. Αντιθέτως, το μέτρο απαλλάσσει την DB Cargo από υπερβολικά υψηλές δαπάνες με τις οποίες δεν επιβαρύνονται άλλες ιδιωτικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Αυτό επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι υπάλληλοι που απασχολούνται από το BEV τοποθετούνται όχι μόνο στην DB AG αλλά και σε άλλες επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται θυγατρικές της DB AG. Σε τέτοια περίπτωση, το BEV αναλαμβάνει τις δαπάνες τοποθέτησης υπαλλήλων που υπερβαίνουν τις τιμές της αγοράς βάσει επιμέρους συμφωνίας που περιλαμβάνει την αρχή «als-ob-Kosten».

(150) Τέλος, η Γερμανία υποστηρίζει ότι το σύστημα που θέσπισε για το προσωπικό μετά τον μετασχηματισμό των γερμανικών σιδηροδρόμων είναι επίσης σύμφωνο με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Η ομοσπονδιακή κυβέρνηση ενήργησε όπως θα ενεργούσε ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς θεσπίζοντας ένα σύστημα στο πλαίσιο του οποίου οι καταρτισμένοι σιδηροδρομικοί υπάλληλοι που απολύθηκαν διατέθηκαν για πρόσληψη στην αγορά στην τιμή της αγοράς. Το σύστημα έδωσε τη δυνατότητα στο Δημόσιο να επιμερίσει την επιβάρυνση των αποδοχών και των συντάξεων των εν λόγω εργαζομένων υψηλής εξειδίκευσης και να περιορίσει τις πιέσεις στα περιουσιακά στοιχεία του Δημοσίου (στην προκειμένη περίπτωση, τον ομοσπονδιακό προϋπολογισμό).

(151) Επικουρικώς, η Γερμανία υποστηρίζει ότι το μέτρο 4 είναι υφιστάμενη ενίσχυση και ότι είναι, εν πάση περιπτώσει, συμβατό με την εσωτερική αγορά.

4.1.1.5. Τα επίμαχα μέτρα ως *υφιστάμενη ενίσχυση*

(152) Με επιστολές της 17ης Μαΐου και της 26ης Σεπτεμβρίου 2023, η Γερμανία προβάλλει μια εναλλακτική επιχειρηματολογία κατά την οποία, εάν θεωρηθεί τελικώς ότι τα μέτρα που αναφέρονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας συνιστούν κρατική ενίσχυση, θα πρέπει να χαρακτηριστούν ως υφιστάμενη ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([67]) (στο εξής: διαδικαστικός κανονισμός).

([65]) Οι πληρωμές πραγματοποιήθηκαν στην DB AG, η οποία μεταβίβασε στη συνέχεια τα χρηματικά ποσά στο BEV. Όπως διευκρίνισαν οι γερμανικές αρχές, η κατανομή προσωπικού γίνεται στην DB AG, η οποία ενεργεί ως ενδιάμεσος φορέας. Επομένως, η επιστροφή δαπανών προσωπικού για τους υπαλλήλους που τοποθετούνται στην DB AG πραγματοποιείται από την DB AG στο BEV και δεν υπάρχουν άμεσες πληρωμές δαπανών προσωπικού από την DB AG στο BEV (βλ. αιτιολογική σκέψη 80).

([66]) Υπόμνημα της Γερμανίας της 23ης Οκτωβρίου 2023.

([67]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Η Γερμανία τονίζει ότι τούτο ισχύει ειδικότερα όσον αφορά τη ΣΜΚΖ. Για την εφαρμογή της έννοιας της «τροποποίησης υφιστάμενης ενίσχυσης» στο πλαίσιο του άρθρου 1 στοιχείο β) σημείο v) του διαδικαστικού κανονισμού θα πρέπει να εφαρμόζεται η αρχή της υπεροχής της ουσίας επί του τύπου, υπό την έννοια ότι μόνο εκτεταμένες αλλαγές στο περιεχόμενο υφιστάμενου μέτρου μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα τον εκ νέου χαρακτηρισμό μέτρου ως νέας ενίσχυσης. Συναφώς, η Γερμανία παραπέμπει στην πρακτική της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ ([68]) και της Επιτροπής ([69]) και υποστηρίζει ότι, από το 1999, υπήρξε αδιάλειπτη διαδοχή πανομοιότυπων συμφωνιών μεταβίβασης κερδών και ζημιών που συνδέουν άμεσα ή έμμεσα —μέσω μίας ή δύο πρόσθετων θυγατρικών (DB ML και Railion ([70]))—την DB AG με την DB Cargo. Η Γερμανία επισημαίνει επιπλέον ότι αρχές κατανομής κερδών και ζημιών παρόμοιες με αυτές στις οποίες βασίζεται η ΣΜΚΖ εφαρμόζονταν ήδη κατά την περίοδο από το 1994, έτος σύστασης της DB AG, έως το 1999, όταν πλείονες επιχειρηματικές μονάδες της DB AG σχημάτισαν χωριστές θυγατρικές συνδεδεμένες με τη μητρική εταιρεία μέσω των συμφωνιών που προβλέπουν τη μεταβίβαση κερδών και ζημιών.

(154) Κατά τη Γερμανία, οι τεχνικές προσαρμογές που πραγματοποιήθηκαν στη ΣΜΚΖ το 2012 και το 2016, στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης του ομίλου DB, δεν επηρέασαν το περιεχόμενο της εν λόγω συμφωνίας και είναι, επομένως, αλυσιτελείς στο πλαίσιο του άρθρου 108 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Αυτό ισχύει κατά μείζονα λόγο διότι όλες οι εταιρείες που εμπλέκονταν στην αναδιοργάνωση ήταν πλήρως (100 %) ελεγχόμενες από την DB AG και, επομένως, αποτελούσαν τμήμα της ίδιας επιχείρησης.

(155) Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο v) δεύτερη περίοδος του διαδικαστικού κανονισμού ([71]) δεν έχει εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση για δύο λόγους. Πρώτον, το κύριο στοιχείο της ΣΜΚΖ, το οποίο είναι η απορρόφηση των ζημιών της DB Cargo από τη μητρική εταιρεία, υπήρχε το νωρίτερο από το 1994, πλην όμως γίνεται δεκτό ότι η ανωτέρω εξαίρεση δεν εφαρμόζεται αναδρομικά σε καταστάσεις που υφίσταντο πριν από έναρξη ισχύος του διαδικαστικού κανονισμού το 1999 ([72]). Δεύτερον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η ανωτέρω εξαίρεση δεν μπορεί να βαίνει πέραν των όσων προβλέπονται στο άρθρο 108 της ΣΛΕΕ και να δημιουργεί πρόσθετες κατηγορίες περιπτώσεων «νέας ενίσχυσης». Υπό την έννοια αυτή, είναι αμφίβολο αν το άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο v) δεύτερη περίοδος του διαδικαστικού κανονισμού συνάδει με οποιονδήποτε τρόπο με το πρωτογενές δίκαιο. Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η νομολογία περιορίζει την ανωτέρω εξαίρεση μόνο στις περιπτώσεις στις οποίες μπορούσε να προβλεφθεί ότι, με την ελευθέρωση της αγοράς, το μέτρο θα καθίστατο ενίσχυση. Επιπροσθέτως, η εν λόγω διάταξη εφαρμόζεται μόνο σε περιπτώσεις στις οποίες μια δραστηριότητα αποτελεί αντικείμενο ελεύθερου ανταγωνισμού βάσει της νομοθεσίας της Ένωσης από συγκεκριμένη ημερομηνία η οποία μπορεί να καθοριστεί εκ των προτέρων. Επομένως, η διάταξη δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην περίπτωση της ελευθέρωσης της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών, στην οποία μεγάλος αριθμός διαφορετικών μέτρων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο συνέβαλαν στο άνοιγμα της αγοράς κατά τη διάρκεια μακράς περιόδου (από το 2003 έως το 2007).

(156) Κατά τη Γερμανία, η συνέπεια του χαρακτηρισμού της ΣΜΚΖ ως υφιστάμενης ενίσχυσης θα είναι ότι η Επιτροπή θα πρέπει να περατώσει την επίσημη διαδικασία έρευνας. Συγκεκριμένα, δεδομένου ότι η ΣΜΚΖ είναι μεμονωμένη ενίσχυση και όχι καθεστώς ενισχύσεων, η Επιτροπή δεν θα είναι σε θέση να προτείνει και να επιβάλει κατάλληλα μέτρα δυνάμει του κεφαλαίου VI του διαδικαστικού κανονισμού που διέπει τη διαδικασία σχετικά με τα υφιστάμενα καθεστώτα ενίσχυσης.

([68]) Απόφαση αριθ. 082/23/COL της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ, της 31ης Μαΐου 2023, για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας σχετικά με συμβάσεις ΥΠΔΥ για επιβάτες σιδηροδρομικών μεταφορών στη Νορβηγία, σημεία 182 και επ. και 250 και επ.

([69]) Η Γερμανία παραπέμπει, ειδικότερα, στις αποφάσεις της Επιτροπής της 20ής Οκτωβρίου 2014 στην υπόθεση SA.30481 — Παράνομη κρατική ενίσχυση υπέρ της Agence France-Press (AFP) (ΕΕ C 20 της 19.1.2018, σ. 1)· της 24ης Απριλίου 2007 στην υπόθεση SA.18957 — Χρηματοδότηση φορέων παροχής δημόσιων ραδιοτηλεοπτικών υπηρεσιών στη Γερμανία, αιτιολογική σκέψη 196 (ΕΕ C 185 της 8.8.2007, σ. 1)· της 27ης Φεβρουαρίου 2008 στην υπόθεση SA.21395 — Χρηματοδότηση της VRT, αιτιολογική σκέψη 118 (ΕΕ C 143 της 10.6.2008, σ. 1).

([70]) Η Γερμανία εξηγεί ότι η Railion συστάθηκε για τη διευκόλυνση του ανοίγματος της DB Cargo σε συνεργαζόμενες ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές εταιρείες.

([71]) Δυνάμει του άρθρου 1 σημείο β) στοιχείο v) του διαδικαστικού κανονισμού, ως «υφιστάμενη ενίσχυση» νοείται κάθε ενίσχυση εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι όταν τέθηκε σε ισχύ δεν αποτελούσε ενίσχυση, αλλά στη συνέχεια έγινε ενίσχυση λόγω της εξέλιξης της εσωτερικής αγοράς και χωρίς να μεταβληθεί από το κράτος μέλος. Όταν ορισμένα μέτρα μετατρέπονται σε ενισχύσεις λόγω της ελευθέρωσης μιας δραστηριότητας από την ενωσιακή νομοθεσία, τα μέτρα αυτά δεν θεωρούνται ως υφιστάμενη ενίσχυση μετά την ταχθείσα ημερομηνία ελευθέρωσης.

([72]) Η Γερμανία παραπέμπει στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Σχόλια επί των παρατηρήσεων των ενδιαφερομένων μερών*

4.1.2.1. Σχόλια της Γερμανίας επί των παρατηρήσεων της ERFA

(157) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι οι παρατηρήσεις της ERFA επιβεβαιώνουν ότι ο γερμανικός τομέας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι εξαιρετικά ανταγωνιστικός και ότι, τα τελευταία χρόνια, ιδιωτικές αντίπαλες επιχειρήσεις έχουν αυξήσει σταθερά τα μερίδιά τους στην αγορά. Οι παρατηρήσεις αυτές αναιρούν τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντος σχετικά με τα αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα των επίμαχων μέτρων. Η Γερμανία επισημαίνει επιπλέον ότι από το άρθρο 345 της ΣΛΕΕ, το οποίο απαγορεύει τις διακρίσεις εις βάρος επιχειρήσεων βάσει του κριτηρίου της ιδιοκτησίας (δημόσιας έναντι ιδιωτικής), προκύπτει ότι η εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα εν τοις πράγμασι την απαγόρευση πράξεων οργάνωσης ενδοομιλικών σχέσεων (συμφωνίες μεταβίβασης κερδών και ζημιών, παροχή ενδοομιλικών υπηρεσιών ή χορήγηση δανείων), η οποία θα μπορούσε να ισχύει μόνο για δημόσιες επιχειρήσεις.

4.1.2.2. Σχόλια της Γερμανίας επί των παρατηρήσεων του καταγγέλλοντος

(158) Η Γερμανία ακολουθεί τη διάρθρωση των παρατηρήσεων του καταγγέλλοντος και υποστηρίζει, σε σχέση με την προϋπόθεση της *χρήσης κρατικών πόρων*, ότι τα μέτρα 1 έως 3 περιλαμβάνουν τη χρήση επιχειρηματικών εσόδων του ομίλου DB που δεν είναι κρατικοί πόροι. Ο χαρακτηρισμός ως κρατικών πόρων των επιχειρηματικών εσόδων εμπορικής εταιρείας ιδιωτικού δικαίου δεν μπορεί να βασίζεται μόνο στη θέση του Δημοσίου ως μετόχου. Πρέπει να αποδειχθεί ότι το Δημόσιο, ασκώντας την αποφασιστική επιρροή του, είναι σε θέση να ελέγχει τη χρήση των κεφαλαίων ([73]). Η Γερμανία επαναλαμβάνει το επιχείρημά της το οποίο βασίζεται στο άρθρο 345 της ΣΛΕΕ (βλ. αιτιολογική σκέψη 105).

(159) Όσον αφορά τη δυνατότητα καταλογισμού, η Γερμανία αναγνωρίζει ότι η κατάρτιση της ΣΜΚΖ εγκρίθηκε από εκπρόσωπο της ομοσπονδιακής κυβέρνησης στη γενική συνέλευση της DB AG. Ωστόσο, η συγκατάθεση του Δημοσίου σε ένα μέτρο δεν αρκεί για να διαπιστωθεί δυνατότητα καταλογισμού δυνάμει του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ ([74]), καθώς η νομολογία απαιτεί να αποδεικνύεται ότι οι δημόσιες αρχές ενεπλάκησαν ενεργά στη λήψη του μέτρου ή επέβαλαν το μέτρο στην επιχείρηση ή έδωσαν οδηγίες στην επιχείρηση ώστε να ενεργήσει με συγκεκριμένο τρόπο ([75]). Επιπλέον, δεν μπορεί να διαπιστωθεί δυνατότητα καταλογισμού βάσει της έγκρισης των ετήσιων και ενοποιημένων ετήσιων οικονομικών καταστάσεων της DB AG από το εποπτικό συμβούλιο, δεδομένου ότι i) τέτοια έγκριση δεν συνεπάγεται οποιαδήποτε συμφωνία αντιστάθμισης ζημιών και ii) η εκπροσώπηση της κυβέρνησης στο εποπτικό συμβούλιο είναι υπερβολικά μικρή ώστε να επηρεάζει πραγματικά τις αποφάσεις του εν λόγω οργάνου.

(160) Σε σχέση με τα μέτρα 2 και 3, η Γερμανία επαναλαμβάνει ότι ο καταλογισμός των εν λόγω μέτρων στο Δημόσιο δεν μπορεί να βασίζεται στο γεγονός και μόνο ότι το Δημόσιο κατέχει το 100 % των μετοχών της DB AG. Η Γερμανία επισημαίνει ότι κανένας εκπρόσωπος του Δημοσίου δεν ενεπλάκη στη λήψη των συγκεκριμένων μέτρων. Ειδικότερα, βάσει του καταστατικού της DB AG και του εσωτερικού κανονισμού του εποπτικού συμβουλίου της DB AG, μέτρα όπως τα μέτρα 2 και 3 δεν απαιτείται να εγκριθούν και, στην πραγματικότητα, δεν εγκρίθηκαν από το εποπτικό συμβούλιο.

(161) Η Γερμανία επισημαίνει επίσης ότι ο καταλογισμός των μέτρων 2 και 3 στο Δημόσιο δεν μπορεί να συναχθεί από τους παράγοντες που παρέθεσε ο καταγγέλλων. Πρώτον, το εικαζόμενο αμιγώς οικονομικό συμφέρον του γερμανικού Δημοσίου να εισπράττει μερίσματα από τον όμιλο DB δεν υποδηλώνει τη συμμετοχή του Δημοσίου στα δύο μέτρα. Το οικονομικό συμφέρον του μετόχου δεν έχει αναφερθεί ποτέ στη νομολογία ως κρίσιμο κριτήριο για τη δυνατότητα καταλογισμού, ορθώς άλλωστε διότι άλλως κάθε απόφαση την οποία λαμβάνουν εταιρικά όργανα θα καταλογιζόταν στο Δημόσιο δεδομένου ότι κάθε απόφαση μπορεί να έχει αντίκτυπο στο οικονομικό συμφέρον του μετόχου.

([73]) Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής (Stardust), C-482/99, ECLI:EUC:2002:294, της 29ης Απριλίου 2004, Ελλάδα κατά Επιτροπής, C-278/00, ECLI:EUC:2004:239, και της 8ης Μαΐου 2003, Ιταλία και SIM 2 Multimedia κατά Επιτροπής, C-328/00 και C-399/00, ECLI:EUC:2003:252.

([74]) Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 2ας Μαρτίου 2021, Επιτροπή κατά Ιταλίας κ.λπ., C-425/19 P, ECLI:EUC:2021:154, και του Γενικού Δικαστηρίου της 15ης Δεκεμβρίου 2021, Oltchim κατά Επιτροπής, T-565/19, ECLI:EUT:2021:904.

([75]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EUC:2017:671, σκέψη 20, και του Γενικού Δικαστηρίου της 22ας Σεπτεμβρίου 2021, ΔΕΗ κατά Επιτροπής, T-639/14 RENV, T-352/15 και T-740/17, ECLI:EUT:2021:604. Η Γερμανία επικαλείται επίσης την απόφαση της (ΕΕ) 2021/2182 της Επιτροπής.

(162) Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι ο καταλογισμός των μέτρων 2 και 3 δεν μπορεί να συναχθεί από τις διατάξεις του άρθρου 65 του BHO ή τις διατάξεις του PCGK, δεδομένου ότι οι εν λόγω πράξεις συμπληρώνουν απλώς και μόνο τις κανονιστικές διατάξεις που αφορούν τη διαχείριση και την εποπτεία εταιρειών με ομοσπονδιακή συμμετοχή και δεν δημιουργούν απαιτήσεις για την έγκριση δραστηριοτήτων οι οποίες βαίνουν πέραν των συνήθως κανόνων του εταιρικού δικαίου.

(163) Τέλος, η Γερμανία θεωρεί ότι άλλοι παράγοντες καταλογισμού τους οποίους επικαλέστηκε ο καταγγέλλων είναι αλυσιτελείς ή ακατανόητοι.

(164) Σε σχέση με την προϋπόθεση του πλεονεκτήματος, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η Επιτροπή φέρει το βάρος να αποδείξει αν πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής της αρχής του ιδιώτη επιχειρηματία. Εάν η Επιτροπή δεν διαθέτει τις αναγκαίες αποδείξεις για να εξακριβώσει αν ιδιώτης επενδυτής θα είχε λάβει τα επίμαχα μέτρα, τούτο δεν πρέπει να αποβεί εις βάρος του κράτους μέλους ([76]). Μόνο σε περιπτώσεις στις οποίες αμφισβητείται η δυνατότητα εφαρμογής του κριτηρίου IEOA το κράτος μέλος υποχρεούται να αποδείξει βάσει αντικειμενικών και επαληθεύσιμων αποδεικτικών στοιχείων ότι έλαβε το επίμαχο μέτρο με την ιδιότητα του μετόχου και όχι με την ιδιότητα της δημόσιας αρχής.

(165) Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι ο καταγγέλλων παραπέμπει σε νομολογία που αφορά εισφορές κεφαλαίου, οι οποίες είναι πράξεις για τις οποίες διενεργούνται επίσης περιστασιακά αναλύσεις κερδοφορίας ή καταρτίζονται επιχειρηματικά σχέδια στον ιδιωτικό τομέα. Αντιθέτως, εκ προοιμίου αναλύσεις κερδοφορίας δεν διενεργούνται, ούτε έχουν νόημα, σε περίπτωση πράξεων όπως ΣΜΚΖ, οι οποίες αποτελούν ουδέτερο, διαρθρωτικό στοιχείο του ομίλου. Επομένως, η έλλειψη ανάλυσης κερδοφορίας διενεργηθείσας πριν από την έγκριση της ΣΜΚΖ είναι αλυσιτελής όταν αξιολογείται αν η συμπεριφορά του Δημοσίου είναι σύμφωνη με τη συμπεριφορά ιδιωτικού φορέα της αγοράς. Τέλος, η Γερμανία παρατηρεί ότι υπέβαλε στην Επιτροπή τα σχετικά ενδιάμεσα σχέδια τα οποία είναι σύγχρονα των υπό εξέταση πραγματικών περιστατικών και περιλαμβάνουν διεξοδικές αναλύσεις των εξελίξεων της κερδοφορίας της DB Cargo στα προσεχή έτη.

(166) Ειδικότερα, όσον αφορά το μέτρο 1, η Γερμανία εκτιμά ότι κακώς ο καταγγέλλων επικεντρώνει τις παρατηρήσεις του στο γεγονός ότι η ΣΜΚΖ ανανεώθηκε το 2012, παρά τις συνεχείς ζημίες και την εικαζόμενη έλλειψη προοπτικής κερδών. Με τον τρόπο αυτόν, ο καταγγέλλων δεν λαμβάνει υπόψη ότι i) από το 2006 έως το 2008 η DB Cargo μεταβίβασε στην DB AG κέρδη που υπερέβαιναν τα 500 εκατ. EUR· ii) οι ζημίες του 2009 ήταν άμεσο αποτέλεσμα της χρηματοπιστωτικής κρίσης, πλην όμως τα επόμενα έτη η DB Cargo κατάφερε να τις περιορίσει (2010: – 148 εκατ. EUR, 2011: – 100 εκατ. EUR, 2012: – 31 εκατ. EUR)· iii) η ΣΜΚΖ του 2012 συνάφθηκε με την προσδοκία της επανόδου σε κέρδη, τα οποία αναμένονταν επίσης στα ενδιάμεσα σχέδια· iv) η ΣΜΚΖ δεν πρέπει να εξετάζεται μεμονωμένα, αλλά ως πράξη που κατέστησε δυνατή την καθιέρωση φορολογικής ενότητας μέσω της οποίας οι ζημίες μιας θυγατρικής μπορούν να αντισταθμίζονται στο επίπεδο του ομίλου στο σύνολό του.

(167) Όσον αφορά το μέτρο 2, η Γερμανία παραπέμπει στις παρατηρήσεις της σχετικά με την ασάφεια της έννοιας «ενδοομιλικές υπηρεσίες» και επαναλαμβάνει τα επιχειρήματα που πρόβαλε με τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας όσον αφορά τη διαφοροποίηση της τιμολόγησης μεταξύ λειτουργιών υπηρεσιών και λειτουργιών ομίλου.

(168) Όσον αφορά το μέτρο 3, η Γερμανία υποστηρίζει ότι οι ισχυρισμοί του καταγγέλλοντος δεν είναι ορθοί. Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι οι συμβάσεις δανείου μεταξύ της DB AG και της DB Cargo συνάφθηκαν με όρους αγοράς και επαναλαμβάνει συναφώς τα επιχειρήματα που πρόβαλε με τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι το γεγονός ότι η DB Cargo ανήκει στο Δημόσιο δεν επηρεάζει τους όρους των δανείων που σύναψε η DB Cargo.

(169) Όσον αφορά το μέτρο 4, η Γερμανία επαναλαμβάνει τα επιχειρήματα σχετικά με την εφαρμογή της αρχής «als-ob-Kosten» τα οποία πρόβαλε με τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Επιπλέον, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι η παρούσα υπόθεση διαφέρει από την υπόθεση C-211/15 P Orange (πρώην France Télécom) κατά Επιτροπής. Ειδικότερα, αντιθέτως προς την DB AG στην παρούσα υπόθεση, η France Télécom κατέβαλε χαμηλότερες εισφορές κοινωνικών ασφαλίσεων από ό,τι οι ανταγωνιστές της.

([76]) Η Γερμανία παραπέμπει στις προτάσεις της γενικής εισαγγελέα J. Kokott στην υπόθεση Commune di Milano κατά Επιτροπής, C-160/19 P, ECLI:EUC:2020:591, σημείο 98.

(170) Η Γερμανία αμφισβητεί επίσης τα επιχειρήματα του καταγγέλλοντος που αφορούν διαδικαστικά ζητήματα. Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι δεν συντρέχει λόγος αναστολής των αμφισβητούμενων τεσσάρων μέτρων δεδομένου ότι δεν περιλαμβάνουν κρατική ενίσχυση. Επικουρικώς, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι τα μέτρα συνιστούν υφιστάμενη ενίσχυση και επαναλαμβάνει τα επιχειρήματα που πρόβαλε συναφώς με τις επιστολές της 17ης Μαΐου και της 26ης Σεπτεμβρίου 2023.

4.1.3. *Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά*

(171) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι τα επίμαχα μέτρα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση και, επομένως, δεν τίθεται ζήτημα συμβατότητάς τους. Επικουρικώς, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι τα τέσσερα αμφισβητούμενα μέτρα συνιστούν υφιστάμενη ενίσχυση και ότι τυχόν ζητήματα σχετικά με τη συμβατότητά τους θα πρέπει να εξεταστούν εντός του πλαισίου που καθορίζεται στο κεφάλαιο VI του διαδικαστικού κανονισμού.

(172) Ως επικουρικό επιχείρημα, η Γερμανία και οι DB AG/DB Cargo αποφάσισαν να εφαρμόσουν στην DB Cargo σχέδιο οικονομικού μετασχηματισμού, το οποίο, κατά την άποψη της Γερμανίας, πληροί συγχρόνως τις απαιτήσεις σχεδίου αναδιάρθρωσης κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση ([77]) (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση).

4.1.4. *Το σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo*

4.1.4.1. Περιγραφή του σχεδίου αναδιάρθρωσης και της υποστηρικτικής ενίσχυσης αναδιάρθρωσης

(173) Τον Ιούλιο του 2022 το διοικητικό συμβούλιο της DB Cargo AG και το διοικητικό συμβούλιο της DB AG αποφάσισαν να ξεκινήσουν τη διαδικασία η οποία κατέληξε τελικά στο σχέδιο μετασχηματισμού και προσέλαβαν, προς τούτο, εταιρεία συμβούλων για την κατάρτιση στρατηγικής μετασχηματισμού για τα τρία τμήματα επιχειρηματικής δραστηριότητας της DB Cargo (μεταφορές με κλειστή αμαξοστοιχία, μεταφορές με μεμονωμένη φορτάμαξα και συνδυασμένες μεταφορές), με σκοπό την αποκατάσταση της οικονομικής ευρωστίας της σε διάστημα τριών ετών. Τον Σεπτέμβριο του 2022 το διοικητικό συμβούλιο της DB Cargo AG και το διοικητικό συμβούλιο της DB AG επέλεξαν την εταιρεία συμβούλων Roland Berger για την κατάρτιση της στρατηγικής μετασχηματισμού της εταιρείας. Η δρομολόγηση του σχεδίου μετασχηματισμού της DB Cargo ήταν αναγκαία απόκριση στις σημαντικές προκλήσεις που αντιμετώπιζε η εταιρεία.

(174) Στις 30 Οκτωβρίου 2023, ύστερα από διάφορες επικαιροποιήσεις, η Γερμανία υπέβαλε στην Επιτροπή το ήδη εφαρμοζόμενο ανωτέρω σχέδιο στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας, προκειμένου να αξιολογηθεί ως σχέδιο αναδιάρθρωσης κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

4.1.4.1.1. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo

4.1.4.1.1.1. Επισκόπηση του σχεδίου μετασχηματισμού της DB Cargo

(175) Η Γερμανία εξηγεί ότι στόχος του σχεδίου μετασχηματισμού της DB Cargo είναι η ενίσχυση της θέσης της DB Cargo μακροπρόθεσμα ώστε να συμβάλει καταλλήλως στην επίτευξη των εταιρικών στόχων της DB AG. Το σχέδιο δράσης σχεδιάστηκε σύμφωνα με το σύνθημα «Η Ευρώπη χρειάζεται έναν ισχυρό πάροχο υπηρεσιών σιδηροδρομικής εφοδιαστικής. Για το κλίμα και για μια βιώσιμη οικονομία». Με τον τρόπο αυτόν, η Γερμανία αναμένει ότι η DB Cargo θα συμβάλει σημαντικά στην αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών στην γερμανική και την ευρωπαϊκή αγορά μεταφορών επί του συνόλου των τρόπων μεταφοράς και ότι θα βελτιώσει συγχρόνως τη δική της οικονομική βιωσιμότητα.

(176) Η Γερμανία εξηγεί ότι, προκειμένου να επιτύχει κερδοφορία και ανταγωνιστικότητα, η DB Cargo θα μετασχηματίσει το επιχειρηματικό μοντέλο της. Ο μετασχηματισμός είναι απαραίτητος διότι το ιδιαιτέρως πολύπλοκο σύστημα από κοινού παραγωγής δεν στάθηκε ικανό να ανταποκριθεί με ευελιξία στις απαιτήσεις των πελατών στο πλαίσιο των υπαρχουσών υποδομών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα μείωση της παραγωγικότητας και υψηλές πρόσθετες οικονομικές επιβαρύνσεις, οι οποίες έχουν έντονο αντίκτυπο στα κέρδη. Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι η DB Cargo πρέπει να μετασχηματιστεί προκειμένου να καταστεί εκ νέου κερδοφόρα και ανταγωνιστική. Η Γερμανία εξηγεί ότι, προκειμένου η DB Cargo να μπορέσει να ανταποκριθεί ταχύτερα στις ανωτέρω προκλήσεις και στα αιτήματα των πελατών, θα προσαρμόσει το επιχειρηματικό μοντέλο της ώστε να προκύψουν μικρότεροι, πιο επικεντρωμένοι επιχειρηματικοί τομείς. Η εξατομίκευση αυτή βασίζεται σε επιχειρηματικούς τομείς / ομάδες πελατών. Στο πλαίσιο αυτό, το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας θα συνεχίσει τη στενή ανταλλαγή υπηρεσιών με όλους τους εν λόγω επιχειρηματικούς τομείς / τις εν λόγω ομάδες πελατών.

([77]) Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων» (ΕΕ C 249 της 31.7.2014, σ. 1).

(177) Η Γερμανία επισημαίνει ότι οι ανωτέρω πιο επικεντρωμένοι επιχειρηματικοί τομείς θα έχουν συνολική αυτονομία και ευθύνη για την επιχειρηματική δραστηριότητα και θα τους παρασχεθούν όλοι οι πόροι προς τούτο. Ο συγκεκριμένος τρόπος λειτουργίας αναμένεται να μειώσει σημαντικά την πολυπλοκότητα του μοντέλου παραγωγής, τούτο δε αναμένεται να μειώσει σημαντικά το κόστος και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα.

(178) Η Γερμανία επισημαίνει ότι, στον τομέα της σιδηροδρομικής εφοδιαστικής, για την ενίσχυση της παρουσίας της στην αγορά ως παρόχου υπηρεσιών σιδηροδρομικής εφοδιαστικής, η DB Cargo προσφέρει πλέον συστηματικά στους πελάτες της ειδικές υπηρεσίες του κλάδου στις αλυσίδες εφοδιασμού τους. Πρόκειται για λύσεις εφοδιαστικής που περιλαμβάνουν κατά βάση μια σιδηροδρομική υπηρεσία η οποία συμπληρώνεται με πρόσθετες υπηρεσίες (για παράδειγμα, οδική μεταφορά, αποθήκευση και άλλες επιμέρους υπηρεσίες εφοδιαστικής).

(179) Ο τομέας των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας, ο οποίος είναι βασική συνιστώσα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών επί του παρόντος στη Γερμανία και την Ευρώπη, δεν μπορεί να λειτουργήσει σε αμιγώς εμπορική βάση ως δίκτυο πλήρους κάλυψης λόγω του τρέχοντος γενικού πλαισίου. Ως εκ τούτου, σε συνδυασμό με την υλοποίηση του σχεδίου μετασχηματισμού της DB Cargo, η Γερμανία αναμένει ότι οι μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξα θα αναπτυχθούν περαιτέρω σε ένα τυποποιημένο και ανθεκτικό δίκτυο προσανατολισμένο στην προσφορά με ευέλικτες επιλογές μεταφοράς εμπορευμάτων, λαμβανομένης υπόψη της χρηματοδότησης που προβλέπεται στον ομοσπονδιακό προϋπολογισμό του 2024, αναμένεται δε ότι το εν λόγω δίκτυο θα οργανωθεί με σημαντικά πιο οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, η αποδοτικότητα του συστήματος θα αυξηθεί επίσης χάρη σε νέες τεχνολογίες, όπως η ψηφιακή αυτόματη ζεύξη (DAC).

(180) Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν την αγορά του μέλλοντος στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Η Γερμανία επισημαίνει ότι, προκειμένου να είναι σε θέση να παρέχει ανταγωνιστική υπηρεσία, η DB Cargo προτίθεται επίσης να εφαρμόσει στο μέλλον διαρθρωτικά μέτρα.

(181) Επιπλέον, η Γερμανία εξηγεί ότι, στο πλαίσιο του σχεδίου μετασχηματισμού, η DB Cargo θα επενδύσει σε σύγχρονες μηχανές έλξης πολλαπλών συστημάτων και νέες τεχνολογίες οχημάτων. Χάρη στην πρόοδο στους τομείς της ψηφιοποίησης και της αυτοματοποίησης, η Γερμανία αναμένει ότι η DB Cargo θα είναι επίσης σε θέση να εκτελεί διαδικασίες σιδηροδρομικών μεταφορών, δηλαδή σύνθεση αμαξοστοιχιών, μεταχείριση και συντήρηση οχημάτων, με πολύ μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και ταχύτητα και θα αυξήσει, με τον τρόπο αυτόν, την ανταγωνιστικότητά της.

(182) Η Γερμανία επισημαίνει ότι, χάρη σε σύγχρονο εξοπλισμό μεταφορών που θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των πελατών, η DB Cargo επιδιώκει να μπορέσει να ενσωματωθεί σε μεγαλύτερο βάθος στις αλυσίδες εφοδιαστικής των πελατών. Η Γερμανία εξηγεί ότι, κατά συνέπεια, η DB Cargo προωθεί εντατικά την ανάπτυξη των εμπορευματικών φορταμαξών.

(183) Η Γερμανία εξηγεί ότι, δίνοντας έμφαση στην ψηφιοποίηση, τη βελτιστοποίηση του κόστους και τη βιωσιμότητα, η DB Cargo επιδιώκει τόσο να υπερβεί τις πρόσφατες δυσχέρειες όσο και να εξασφαλίσει το μέλλον της ως ηγετικού παράγοντα στην ευρωπαϊκή αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, η Γερμανία υποστηρίζει ότι οι στρατηγικές πρωτοβουλίες που περιγράφονται στο σχέδιο μετασχηματισμού διαγράφουν μια σαφή πορεία προς την αποκατάσταση της βιωσιμότητας μέσω μακροπρόθεσμης σταθερότητας και ανάπτυξης.

4.1.4.1.1.2. Τα μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo

(184) Η Γερμανία εξηγεί ότι η DB Cargo δρομολόγησε ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο χαρακτηρίζεται από ριζικές αλλαγές στο σύστημα παραγωγής, κατάργηση των διασυνδέσεων μεταξύ τμημάτων, μέτρα βελτιστοποίησης χαρτοφυλακίου, συνεργασία με εταίρους αντί εκτέλεσης εργασιών εσωτερικά (in-house) και ριζικά αναπροσαρμοσμένες απαιτήσεις πόρων.

(185) Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι τα επιμέρους μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης καταρτίστηκαν ανά τμήμα για μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας, μεταφορές κλειστής αμαξοστοιχίας και τις αντίστοιχες υποδιαιρέσεις θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών και πωλήσεων προς μεταφορείς του τμήματος συνδυασμένων μεταφορών. Επιπλέον, σχεδιάστηκαν πρόσθετα γενικά μέτρα αναδιάρθρωσης για τις ευρωπαϊκές θυγατρικές εταιρείες καθώς και για τις δομές γενικών διοικητικών εξόδων και γενικών εξόδων παραγωγής και το κέντρο εποπτείας ([78]).

([78]) Για περιγραφή του κέντρου εποπτείας της DB Cargo, βλ. αιτιολογικές σκέψεις 237 και επ.

(186) Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία εξηγεί ότι η DB Cargo ολοκλήρωσε τις απαιτούμενες από τον νόμο διαπραγματεύσεις για τον συγκερασμό των συμφερόντων με τους εκπροσώπους των εργαζομένων σχετικά με τις μειώσεις των δαπανών προσωπικού, οι οποίες εξακολουθούν να υπερβαίνουν τα 100 εκατ. EUR ετησίως μετά τις αυξήσεις των αποδοχών που τέθηκαν σε ισχύ εν τω μεταξύ. Στις 2 Οκτωβρίου 2024 η επιτροπή συγκερασμού συμφερόντων κατέληξε σε κοινό αποτέλεσμα και συμφώνησε σε μείωση του προσωπικού κατά 4 582 εργαζομένους πλήρους απασχόλησης (περίπου το 25 % του προσωπικού) έως την 31η Δεκεμβρίου 2026, σε σύγκριση με τον Δεκέμβριο του 2023, και σε πρόσθετη μείωση κατά 361 εργαζομένους πλήρους απασχόλησης έως τον Δεκέμβριο του 2029, ήτοι συνολική μείωση κατά 4 943 εργαζομένους πλήρους απασχόλησης (περίπου το 27 % του προσωπικού). Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι η DB Cargo επικεντρώθηκε αρχικά στις συνδυασμένες μεταφορές, στα γενικά διοικητικά έξοδα και γενικά έξοδα παραγωγής και στα γενικά έξοδα του κέντρου εποπτείας και εξηγεί ότι η DB Cargo θα επικεντρωθεί περαιτέρω, σύμφωνα με τα μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης που περιγράφονται στα ακόλουθα τμήματα, ειδικότερα στις μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας και κλειστής αμαξοστοιχίας, συμπεριλαμβανομένων των συνεπειών μείωσης του προσωπικού.

Πίνακας 10

Αποτελέσματα της επιτροπής συγκερασμού συμφερόντων, 2 Οκτωβρίου 2024: Μείωση του ΙΠΑ της DB Cargo AG

ΙΠΑ	Έτος 2023	Έτος 2024	Έτος 2025	Έτος 2026	Έτος 2027	Έτος 2028	Έτος 2029
Επιχειρησιακό προσωπικό (οδηγοί αμαξοστοιχιών, οδηγοί ελιγμών αμαξοστοιχιών κ.λπ.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Συντήρηση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Γενικά έξοδα σχετιζόμενα με την παραγωγή, συμπ. κέντρου εποπτείας	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Γενικά διοικητικά έξοδα (συμπ. πληροφορικής)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 29.

4.1.4.1.1.3. Μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης στο τμήμα των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας

(187) Η Γερμανία εξηγεί ότι οι μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας της DB Cargo περιλαμβάνουν τη συγκέντρωση και την παράδοση επιμέρους φορταμαξών και ομάδων φορταμαξών σε ολόκληρη τη χώρα από διαφόρους αποστολείς. Αφού συγκεντρωθούν, οι φορτάμαξες ομαδοποιούνται σε αμαξοστοιχίες μεγάλων αποστάσεων μέσω πολλαπλών σταδίων. Στη συνέχεια, οι αμαξοστοιχίες μεγάλων αποστάσεων πρέπει να αποσταλούν πάλι σε μεμονωμένες φορτάμαξες ή αμαξοστοιχίες σύνδεσης πριν από την τελική παράδοση. Η εξαιρετικά πολύπλοκη διαδικασία ομαδοποίησης απαιτεί εκτενείς πόρους υποδομών καθώς και χειροκίνητες ενέργειες και διαχειριστική ικανότητα για τον προγραμματισμό και την αποστολή.

(188) Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι οι μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας θεωρούνται πιο βιώσιμη εναλλακτική λύση, σε σύγκριση με τον άμεσο ανταγωνισμό, για μικρού και μεσαίου μεγέθους αποστολές που μεταφέρονται οδικώς με φορτηγά. Η αναδιάρθρωση του μοντέλου παραγωγής και του επιχειρηματικού μοντέλου είναι αναγκαία, καθώς και η ύπαρξη καθεστώτων κρατικών ενισχύσεων για την υπέρβαση του συστημικού μειονεκτήματος των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας έναντι των μεταφορών με φορτηγά και τη διασφάλιση πιο φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορών μέσω των σιδηροδρόμων αντί των οδικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, η Γερμανία υποστηρίζει ότι στόχος των μέτρων που προβλέπονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo για τον τομέα των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας είναι η πλήρωση των απαιτήσεων για μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας.

4.1.4.1.1.3.1. Μέτρο 1 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Βελτιστοποίηση δικτύου τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας μέσω επανεξέτασης του σχεδιασμού

(189) Η Γερμανία εξηγεί ότι συνολικός στόχος του εκ νέου σχεδιασμού του δικτύου μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας είναι α) η εκ βάθρων απλούστευση και βελτίωση της ευρωστίας της παραγωγής και β) η επακόλουθη τυποποίηση της εμπορικής προσφοράς.

(190) Για το μελλοντικό μοντέλο παραγωγής, η Γερμανία υποστηρίζει ότι θα διατεθούν στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας προσωπικό και εξοπλισμός, στοιχείο το οποίο συνιστά ριζική αλλαγή σε σύγκριση με την παρούσα ολοκληρωμένη παραγωγή μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας, μεταφορών κλειστής αμαξοστοιχίας και συνδυασμένων μεταφορών. Η Γερμανία αναμένει ότι το συγκεκριμένο μέτρο αναδιάρθρωσης θα έχει ως αποτέλεσμα μεγαλύτερη ευρωστία/ανθεκτικότητα, θα αυξήσει την ποιότητα και θα καταστήσει δυνατές εξοικονομήσεις κόστους που θα υπερτερούν των συνεργειών της ολοκληρωμένης παραγωγής, δηλαδή μείωση των τελών ακύρωσης και αύξηση της αποδοτικότητας των πόρων (π.χ. μείωση του απαιτούμενου αριθμού μηχανών έλξης). Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι ο μελλοντικός σχεδιασμός του δικτύου της DB Cargo θα επικεντρωθεί στην αύξηση των συχνοτήτων σε μεγάλες αποστάσεις, την ενοποίηση βραχύτερων συνδέσεων και την αύξηση της ευελιξίας δρομολόγησης φορταμαξών, δηλαδή τη βελτίωση της κατανομής των πάγιων δαπανών και τη μείωση του αριθμού των προορισμών.

(191) Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι η εμπορική προσφορά θα καταστεί ολοένα και πιο τυποποιημένη και ότι τα επιμέρους αιτήματα συγκεκριμένων πελατών θα ελαχιστοποιηθούν. Η Γερμανία υποστηρίζει επίσης ότι η εξάλειψη της αναγκαιότητας παροχής προτεραιότητας σε συγκεκριμένους πελάτες αναμένεται να αυξήσει τη διεκπεραιωτικότητα εγκαταστάσεων ελιγμών καθώς να μειώσει σημαντικά την πολυπλοκότητα του προγραμματισμού και των αποστολών, δηλαδή να αυξήσει την αποδοτικότητα των γενικών εξόδων.

(192) Η Γερμανία επισημαίνει ότι η ανάπτυξη του αναθεωρημένου δικτύου αναμένεται να ξεκινήσει από το 2025.

4.1.4.1.1.3.2. Μέτρο 2 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Συνολικά μέτρα βελτιστοποίησης παραγωγής του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας

(193) Η Γερμανία επισημαίνει ότι, σε συνδυασμό με τον σχεδιασμό του δικτύου της DB Cargo, το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει δύο γενικά μέτρα βελτιστοποίησης της παραγωγής για τη μείωση του κόστους των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας:

α) αναθεώρηση των τρεχουσών υπηρεσιών σύνδεσης και διανομής για μεμονωμένες φορτάμαξες, δηλαδή οι υπηρεσίες που είναι επί του παρόντος οικονομικά ασύμφορες θα αναδιοργανωθούν, θα περικοπούν ή θα εξαλειφθούν. Η Γερμανία επισημαίνει ότι το μέτρο εφαρμόζεται ήδη και τα πρώτα αποτελέσματα αναμένονται αμέσως·

β) εξοικονομήσεις κόστους ενέργειας με τη χρήση ντιζελιηλεκτραμαξών αντί των λιγότερο αποδοτικών από την άποψη της κατανάλωσης καυσίμων ντιζελαμαξών. Η Γερμανία επισημαίνει ότι τα θετικά αποτελέσματα του συγκεκριμένου μέτρου αναμένεται να υλοποιηθούν από το 2026 και έπειτα.

4.1.4.1.1.3.3. Μέτρο 3 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Μέτρα βελτίωσης ποιότητας και αναπροσαρμογής τιμής βάσης του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας

(194) Η Γερμανία επισημαίνει ότι οι συγκεκριμένες βελτιώσεις στο μοντέλο παραγωγής θα έχουν ως αποτέλεσμα βελτιώσεις των υπηρεσιών για τον πελάτη (π.χ. αύξηση ευρωστίας/ανθεκτικότητας). Η Γερμανία εξηγεί ότι, κατά τρόπο συνεπή με τις εν λόγω ποιοτικές βελτιώσεις, η DB Cargo διαπραγματεύεται αναπροσαρμογές τιμών με στόχο i) την καλύτερη κάλυψη της τρέχουσας αύξησης του κόστους μεταφορών και ii) την καλύτερη αποτύπωση της προθυμίας των πελατών να πληρώσουν για υπηρεσίες μεμονωμένης φορτάμαξας. Η Γερμανία διευκρινίζει ότι οι αντίστοιχες αναπροσαρμογές τιμών θα είναι πραγματικές αυξήσεις της τιμής βάσης επιπλέον αντισταθμίσεων του κόστους συντελεστών παραγωγής και θα τεθούν σε ισχύ ήδη το 2024.

4.1.4.1.1.3.4. Αποτελέσματα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

Πίνακας 11

Αποτελέσματα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

		Αποτελέσματα EBIT (σε εκατ. EUR)				
Είδος τμήματος	Μέτρο μετασχηματισμού	2024	2025	2026	2027	2028
Μεμονωμένη φορτάμαξα	Βελτιστοποίηση δικτύου μέσω επανεξέτασης σχεδιασμού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Συνολικά μέτρα βελτιστοποίησης της παραγωγής με αποτελέσματα στις μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Βελτίωση ποιότητας και αναπροσαρμογή τιμής βάσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 30.

4.1.4.1.1.4. Μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης στο τμήμα των μεταφορών κλειστής αμαξοστοιχίας

(195) Η Γερμανία εξηγεί ότι οι μεταφορές κλειστής αμαξοστοιχίας χαρακτηρίζονται από την άμεση σύνδεση όγκων από σημεία παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών / φόρτωσης σε σημεία παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών / εκφόρτωσης χωρίς μεταβολή της σύνθεσης της αμαξοστοιχίας. Επομένως, καθοριστικός παράγοντας επιδόσεων για τις κλειστές αμαξοστοιχίες είναι η επαρκής χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας σε μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Η Γερμανία επισημαίνει ότι στο τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας η DB Cargo επικεντρώνεται σε ευρεία κάλυψη δικτύου με διαφορετικές μορφές μεταφορών που περιλαμβάνουν πιο περίπλοκες λύσεις εφοδιαστικής. Τα κύρια μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης για το τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας περιγράφονται κατωτέρω και επικεντρώνονται στη μετάβαση σε λειτουργία έξυπνου παρόχου υπηρεσιών εφοδιαστικής.

4.1.4.1.1.4.1. Μέτρο 4 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Λύσεις εφοδιαστικής και βελτιστοποίηση χαρτοφυλακίου του τμήματος κλειστής αμαξοστοιχίας

(196) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo θα επικεντρωθεί σε έξυπνες λύσεις εφοδιαστικής σε σχέση με τις μεταφορές κλειστής αμαξοστοιχίας (π.χ. εξατομικευμένες λύσεις ή πολύπλοκη/διασυνοριακή κυκλοφορία) και προβλέπει τη διαρθρωμένη επανεξέταση του χαρτοφυλακίου βάσει δύο στοιχείων:

α) μεταβολές σε έννοιες παραγωγής για την αύξηση τόσο της αποδοτικότητας όσο και της ποιότητας, όταν η DB Cargo μπορεί να προσφέρει μοναδικό σημείο πώλησης·

β) διαφοροποίηση τιμών με αναπροσαρμοσμένες τιμές για πελάτες που επιδεικνύουν μεγαλύτερη προθυμία πληρωμής και εξαρτώνται έντονα από τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Στο πλαίσιο αυτό, επιλεγμένα δρομολόγια και πελάτες με πιο απλές ανάγκες (π.χ. κυκλοφορία από σημείο σε σημείο) ενδέχεται να εγκαταλειφθούν προκειμένου οι πόροι που θα αποδεσμευθούν να χρησιμοποιηθούν για πιο πολύπλοκες/έξυπνες λύσεις εφοδιαστικής (δυνητικά σε συνεργασία με εταίρους). με αποτέλεσμα επιχειρηματική δραστηριότητα με υψηλότερο περιθώριο κέρδους. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι, γενικά, η DB Cargo θα συνεχίσει μόνον την κυκλοφορία με θετικές αναμενόμενες προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης. Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι η βελτιστοποίηση του χαρτοφυλακίου θα εφαρμοστεί αμέσως και τα αποτελέσματα θα αρχίσουν να παράγονται το 2024.

4.1.4.1.1.4.2. Μέτρο 5 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Αύξηση ευρωστίας παραγωγής του τμήματος κλειστής αμαξοστοιχίας

(197) Η Γερμανία εξηγεί ότι, επί του παρόντος, οι κλειστές αμαξοστοιχίες της DB Cargo παράγονται από ολοκληρωμένο σύστημα παραγωγής με άλλες κλειστές αμαξοστοιχίες, συνδυασμένες μεταφορές και κυκλοφορία μεμονωμένης φορτάμαξας. Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι οι δυνητικές συνέργειες από την ολοκληρωμένη παραγωγή στην DB Cargo συχνά δεν υλοποιούνται (π.χ. λόγω απρόβλεπτων συμβάντων όπως εργασίες κατασκευής υποδομών με βραχεία προειδοποίηση, τεχνικά προβλήματα, διαθεσιμότητα πόρων), τούτο δε συνεπάγεται υψηλότερο πραγματικό κόστος παραγωγής.

(198) Η Γερμανία εξηγεί ότι το συγκεκριμένο μέτρο του σχεδίου αναδιάρθρωσης προβλέπει ότι η μελλοντική λειτουργία των κλειστών αμαξοστοιχιών θα συμπυκνωθεί με ειδικές κατανομές πόρων (κατά τρόπο παρόμοιο με το αντίστοιχο μέτρο του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας) με σκοπό την ελαχιστοποίηση των εξαρτήσεων και την αύξηση της ποιότητας της παραγωγής. Ομοίως, η Γερμανία επισημαίνει ότι θα καθιερωθεί σαφής και συνεπής ευθύνη για κλάδους, πελάτες και προϊόντα στο πλαίσιο του παρόντος μέτρου του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(199) Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι η αύξηση της ευρωστίας ([79]) της παραγωγής θα επιταχυνθεί περαιτέρω μέσω της εφαρμογής νέων συλλογικών συμβάσεων εργασίας για την αύξηση της ευελιξίας στα συστήματα βαρδιών. Στον γύρο συλλογικών διαπραγματεύσεων του 2023, η DB AG και η DB Cargo πέτυχαν τη σημαντική συμβολή της συνδικαλιστικής οργάνωσης EVG στη στήριξη του μετασχηματισμού της DB Cargo, καθώς η εν λόγω συνδικαλιστική οργάνωση καθιέρωσε μια επιλογή συστημάτων εκτεταμένων βαρδιών για οδηγούς μηχανών έλξης, στοιχείο το οποίο αύξησε την ευελιξία της DB Cargo [στο πλαίσιο των εν λόγω συστημάτων, οδηγοί μηχανών έλξης εργάζονται (οικειοθελώς) σε κύκλους εργασίας περισσότερων ημερών με πλείονες περιόδους ανάπαυσης εκτός του τόπου κατοικίας τους (με χρηματικά κίνητρα) και μεγαλύτερες περιόδους ανάπαυσης στον τόπο κατοικίας τους]. Η Γερμανία επισημαίνει ότι τούτο συνεπάγεται αυξημένη παραγωγικότητα λόγω της μείωσης των αλλαγών προσωπικού καθώς και της δυνατότητας χρησιμοποίησης οδηγών αμαξοστοιχιών ανεξαρτήτως της αρχικής τοποθεσίας τους. Η Γερμανία προβλέπει ότι η ανάπτυξη του αναθεωρημένου συστήματος παραγωγής της DB Cargo θα ξεκινήσει το αργότερο το 2025.

4.1.4.1.1.4.3. Μέτρο 6 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Βελτιώσεις ποιότητας και σχετικές αναπροσαρμογές τιμής βάσης του τμήματος κλειστής αμαξοστοιχίας

(200) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι οι βελτιώσεις ποιότητας των υπηρεσιών για τους πελάτες της DB Cargo (π.χ. αύξηση ευρωστίας) θα δικαιολογήσουν τις αναπροσαρμογές τιμών οι οποίες αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης με στόχο i) την καλύτερη κάλυψη των τρεχουσών αυξήσεων του κόστους μεταφορών και ii) την καλύτερη αποτύπωση της προθυμίας των πελατών να πληρώσουν για ποιοτικότερες υπηρεσίες κλειστής αμαξοστοιχίας. Η Γερμανία εξηγεί ότι οι αντίστοιχες αναπροσαρμογές τιμών της DB Cargo θα είναι πραγματικές αυξήσεις της τιμής βάσης επιπλέον αντισταθμίσεων του κόστους συντελεστών παραγωγής και θα τεθούν σε ισχύ ήδη το 2024.

4.1.4.1.1.4.4. Αποτελέσματα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με το τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

Πίνακας 12

Αποτελέσματα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με το τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

		Αποτελέσματα EBIT (σε εκατ. EUR)				
Είδος τμήματος	Μέτρο μετασχηματισμού	2024	2025	2026	2027	2028 και έπειτα
Κλειστή αμαξοστοιχία	Λύσεις εφοδιαστικής και βελτιστοποίηση χαρτοφυλακίου	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Αύξηση ευρωστίας της παραγωγής (συμπ. νέων συλλογικών συμβάσεων εργασίας)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Βελτίωση ποιότητας και αναπροσαρμογή τιμής βάσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 31.

([79]) Η Γερμανία εξηγεί ότι πρόθεση της DB Cargo είναι να καταστήσει ολοένα και πιο συνεπείς και ακριβείς τις εκροές και τις προβλέψεις του μοντέλου παραγωγής της, ακόμη και αν μία ή περισσότερες μεταβλητές εισόδου ή παραδοχές θα πρέπει να μεταβληθούν λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων.

4.1.4.1.1.5. Μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης στο τμήμα των συνδυασμένων μεταφορών

(201) Η Γερμανία εξηγεί ότι οι συνδυασμένες μεταφορές χαρακτηρίζονται από πολυτροπικές μεταφορές, με τη χρήση φορτηγών για το πρώτο και το τελευταίο χιλιόμετρο προς τερματικούς σταθμούς και λιμένες και τη χρήση των σιδηροδρόμων για τα ενδιάμεσα τμήματα μεγάλων αποστάσεων. Ένα τμήμα υποδιαιρείται σε τρία επιμέρους τμήματα: i) θαλάσσιες συνδυασμένες μεταφορές, οι οποίες καλύπτουν τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ λιμένων και της αντίστοιχης ενδοχώρας, ii) χερσαίες συνδυασμένες μεταφορές, οι οποίες καλύπτουν τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων χύδην φορτίων, ημιρυμουλκουμένων και κινητών αμαξωμάτων από τερματικό σταθμό σε τερματικό σταθμό, και iii) πωλήσεις προς μεταφορείς, οι οποίες καλύπτουν αμιγείς υπηρεσίες έλξης για τρίτους σιδηροδρομικούς μεταφορείς ή παρόχους υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων.

(202) Στα δύο πρώτα τμήματα, η Γερμανία επισημαίνει ότι οι παράγοντες της αγοράς είτε καλύπτουν ένα μεμονωμένο στοιχείο της αξιακής αλυσίδας (έλξη, εργασίες τερματικού σταθμού, φορέας εκμετάλλευσης) είτε παρέχουν όλες τις υπηρεσίες στην αξιακή αλυσίδα ως ολοκληρωμένος φορέας εκμετάλλευσης. Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι η DB Cargo κατέχει τη θέση τόσο φορέα εκμετάλλευσης στο τμήμα θαλάσσιων μεταφορών με τη θυγατρική της TFG όσο και παρόχου υπηρεσιών έλξης (συγκεκριμένα, η ίδια DB Cargo). Στο τμήμα χερσαίων μεταφορών, η Γερμανία επισημαίνει ότι η DB Cargo είναι εκ νέου πάροχος υπηρεσιών έλξης και, επιπλέον, κατέχει μετοχές (όχι όμως τον πλειοψηφικό έλεγχο) της επιχείρησης Kombiverkehr GmbH & Co. KG. Όσον αφορά τις πωλήσεις προς μεταφορείς, η Γερμανία επισημαίνει ότι η DB Cargo παρέχει αμιγείς υπηρεσίες έλξης.

(203) Στην ενότητα που ακολουθεί περιγράφονται τα κύρια μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης για καθένα από τα τρία προαναφερθέντα επιμέρους τμήματα.

4.1.4.1.1.5.1. Μέτρο 7 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Μεταβολή παραγωγής επιμέρους τμήματος θαλάσσιων συνδυασμένων μεταφορών

(204) Η Γερμανία εξηγεί ότι, επί του παρόντος, οι αμαξοστοιχίες συνδυασμένων μεταφορών παράγονται από ολοκληρωμένο σύστημα παραγωγής μαζί με τις εργασίες μεμονωμένης φορτάμαξας και κλειστής αμαξοστοιχίας. Οι συνέργειες από την εν λόγω ολοκληρωμένη παραγωγή είναι μικρότερες από την προκύπτουσα πολυπλοκότητα, με αποτέλεσμα προβλήματα ποιότητας σχετιζόμενα με διαταραχές και αυξημένες απαιτήσεις πόρων σε σύγκριση με τις απαιτήσεις των άμεσων ανταγωνιστών (π.χ. φορτίο αμυντικού εξοπλισμού ή άνθρακα της δραστηριότητας μεμονωμένης φορτάμαξας ή κλειστής αμαξοστοιχίας, με υψηλότερη προτεραιότητα σε σύγκριση με τη διατροπική μεταφορά φορτίων, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις των θαλάσσιων συνδυασμένων μεταφορών). Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι, ως εκ τούτου, το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει δύο μέτρα τα οποία θα υλοποιήσει η DB Cargo:

α) ειδικοί πόροι (οδηγοί αμαξοστοιχιών, μηχανές έλξης και εμπορευματικές φορτάμαξες) θα διατεθούν στο τμήμα των θαλάσσιων μεταφορών για τη βελτίωση της ποιότητας της παραγωγής και την παραγωγή αμαξοστοιχιών που είχε ακυρωθεί προηγουμένως λόγω μη διαθεσιμότητας παραγωγής·

β) στις 2 Οκτωβρίου 2024 η επιτροπή συγκερασμού συμφερόντων κατέληξε σε συμφωνία για την τροποποίηση του υφιστάμενου κανονισμού εργασίας της εταιρείας σε σχέση με τις θαλάσσιες συνδυασμένες μεταφορές. Ως αποτέλεσμα της συμφωνίας, θα επιτευχθεί η ίδια αύξηση παραγωγικότητας όπως και με την εναλλακτική επιλογή μετασχηματισμού που βασίζεται στη μείωση της παροχής υπηρεσιών έλξης από την DB Cargo και τη μεταβίβαση παροχής υπηρεσιών έλξης σε θυγατρικές εταιρείες με μεγαλύτερη ευελιξία στις συμβάσεις εργασίας των οδηγών, που θα οδηγήσει σε αύξηση της παραγωγικότητας των οδηγών αμαξοστοιχιών (π.χ. αλλαγή κατεύθυνσης σε απομακρυσμένο σταθμό, ειδική αποζημίωση χρόνου ταξιδίου). Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι, μετά την επίτευξη της εν λόγω συμφωνίας τον Οκτώβριο του 2024, η DB Cargo θα είναι πλέον σε θέση να μειώσει τον αριθμό των οδηγών αμαξοστοιχιών της, τα γενικά έξοδα παραγωγής και το προσωπικό του κέντρου εποπτείας, χάρη στον νέο κανονισμό εργασίας ο οποίος θα καταστήσει δυνατή την αύξηση της παραγωγικότητας. Ως εκ τούτου, η DB Cargo δεν θα χρειαστεί να μεταφέρει δραστηριότητες σε θυγατρικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών έλξης.

4.1.4.1.1.5.2. Μέτρο 8 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Εκ νέου σχεδιασμός δικτύου επιμέρους τμήματος θαλάσσιων συνδυασμένων μεταφορών

(205) Η Γερμανία εξηγεί ότι, στο πλαίσιο του τρέχοντος μοντέλου δικτύου της DB Cargo, ο πάροχος υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών TFG χρησιμοποιεί έννοιες ελιγμών για την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των γερμανικών θαλάσσιων λιμένων και της ενδοχώρας, ενώ οι ανταγωνιστές χρησιμοποιούν τερματικούς σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι, στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η δρομολόγηση από την TFG θα μεταφερθεί αντίστοιχα, με την πάροδο του χρόνου, σε κέντρα τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών, τα οποία θα αντικαταστήσουν τους σταθμούς ελιγμών, με σκοπό την αύξηση της χρήσης των αμαξοστοιχιών, την αύξηση της δυναμικότητας επί των αμαξοστοιχιών και την αποδοτικότερη από άποψη κόστους μεταβίβαση εμπορευματοκιβωτίων. Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι η DB Cargo προβλέπει ότι η ανάπτυξη του νέου μοντέλου παραγωγής θα υλοποιηθεί έως το 2026 λόγω της απαιτούμενης πρόσβασης στα κέντρα τερματικών σταθμών και της μετάβασης των δρομολογίων.

4.1.4.1.1.5.3. Μέτρο 9 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Ολοκλήρωση τερματικών σταθμών δικτύου επιμέρους τμήματος θαλάσσιων συνδυασμένων μεταφορών

(206) Η Γερμανία εξηγεί ότι ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων είναι σημαντικό τμήμα της αξιακής αλυσίδας των συνδυασμένων μεταφορών και ότι οι φορείς εκμετάλλευσης που ενσωματώνουν δραστηριότητες τερματικού σταθμού στην αλυσίδα έλξης είναι σε θέση να επιτύχουν κερδοφορία. Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo περιλαμβάνει την επέκταση των εργασιών τερματικού σταθμού μέσω καλύτερης συνεργασίας με τον πάροχο υπηρεσιών τερματικού σταθμού DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße), προκειμένου η DB Cargo να είναι σε θέση να παράσχει πιο ολοκληρωμένη γκάμα προϊόντων (π.χ. συμπερίληψη αποθήκευσης εμπορευματοκιβωτίων), να βελτιστοποιήσει την παραγωγή της (π.χ. καλύτερη ευθυγράμμιση θέσεων στις σιδηροδρομικές γραμμές και στους τερματικούς σταθμούς) και να επιτύχει συνέργειες σε τοποθεσίες στις οποίες εκμεταλλεύεται ήδη χώρους εναπόθεσης, καθώς ο τερματικός σταθμός της DUSS βρίσκεται κοντά στις εγκαταστάσεις της DB Cargo.

4.1.4.1.1.5.4. Μέτρο 10 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Βελτιστοποίηση χαρτοφυλακίου επιμέρους τμήματος θαλάσσιων συνδυασμένων μεταφορών

(207) Η Γερμανία επισημαίνει ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo προβλέπει τη βελτιστοποίηση του χαρτοφυλακίου δρομολογίων θαλάσσιας κυκλοφορίας, ιδίως όσον αφορά δρομολόγια χαμηλής ζήτησης και χαμηλής κερδοφορίας, τα δε αποτελέσματα του εν λόγω μέτρου θα παραχθούν το 2024.

4.1.4.1.1.5.5. Μέτρο 11 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Αξιολόγηση επιλογών εταιρικών σχέσεων επιμέρους τμήματος θαλάσσιων συνδυασμένων μεταφορών

(208) Η Γερμανία επισημαίνει ότι, εντός του τμήματος θαλάσσιων μεταφορών, οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών και οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών εφαρμόζουν στρατηγικές κάθετης ολοκλήρωσης για την αύξηση της αφοσίωσης των πελατών, τη διασφάλιση της δυναμικότητας μεταφοράς και την εσωτερίκευση των περιθωρίων κέρδους. Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι, για τον πάροχο υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών της DB Cargo, την TFG, τέτοιες στρατηγικές κινήσεις εκ μέρους των ανταγωνιστών της ενέχουν κίνδυνο απώλειας όγκων στην περίπτωση που βασικοί πελάτες, δηλαδή ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, μεταφέρουν τους όγκους που διακινούν σε ανταγωνιστές με τους οποίους συνεργάζονται στο πλαίσιο, για παράδειγμα, της προαναφερθείσας κάθετης ολοκλήρωσης. Συγχρόνως, η Γερμανία εκτιμά ότι η επένδυση εταίρου θα παράσχει στην TFG τη δυνατότητα να εξασφαλίσει όγκους και να αποκτήσει άμεση πρόσβαση σε τελικούς πελάτες. Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι, στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo, αξιολογεί επί του παρόντος συναφώς επιλογές εταιρικών σχέσεων.

4.1.4.1.1.5.6. Μέτρο 12 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Αναπροσαρμογή διαστάσεων δικτύου Kombiverkehr επιμέρους τμήματος θαλάσσιων συνδυασμένων μεταφορών

(209) Η Γερμανία επισημαίνει ότι η DB Cargo κατέχει μετοχές (όχι όμως τον πλειοψηφικό έλεγχο) της Kombiverkehr GmbH & Co. KG (στο εξής: KVG), έναν από τους δύο κορυφαίους φορείς εκμετάλλευσης στην Ευρώπη (το 50 % των μετοχών ανήκει στην DB Cargo και το υπόλοιπο 50 % σε περισσότερους από 200 παρόχους υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων). Η Γερμανία εκτιμά ότι, προκειμένου να επιτευχθεί μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα, απαιτούνται αλλαγές στο τρέχον επιχειρηματικό μοντέλο, στο οποίο η DB Cargo είναι ο μόνος πάροχος αμιγών υπηρεσιών έλξης. Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι τον Αύγουστο του 2023 ξεκίνησαν συζητήσεις με σκοπό την κατάρτιση νέου επιχειρηματικού μοντέλου βασισμένου σε εταιρική σχέση για την επίτευξη κερδοφορίας, οι οποίες όμως δεν τελεσφόρησαν.

(210) Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι, το αργότερο έως τον Ιανουάριο του 2025, θα υπάρξει σταδιακή κατάργηση σχέσεων οι οποίες δεν παράγουν τα απαιτούμενα περιθώρια κέρδους. Από το τρίτο τρίμηνο του 2024, η KVG άρχισε να μεταφέρει μεγάλα τμήματα του προγράμματος αμαξοστοιχιών σε τρίτους παρόχους υπηρεσιών έλξης ώστε οι πάροχοι υπηρεσιών διαμεταφοράς εμπορευμάτων που ζητούν υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών να συνεχίσουν να έχουν πρόσβαση στο μεγαλύτερο τμήμα του δικτύου δρομολογίων της KVG. Στο μεταξύ, όλες οι υπηρεσίες που η DB Cargo παρέχει με την KVG οι οποίες δεν έχουν οικονομικά βιώσιμες προοπτικές για την DB Cargo καταργούνται σταδιακά για την ανάσχεση περαιτέρω ζημιών.

4.1.4.1.1.5.7. Μέτρο 13 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Μεταβολή παραγωγής επιμέρους τμήματος χερσαίων συνδυασμένων μεταφορών

(211) Η Γερμανία εξηγεί ότι, επί του παρόντος, οι αμαξοστοιχίες συνδυασμένων μεταφορών παράγονται από ολοκληρωμένο σύστημα παραγωγής με τις εργασίες μεμονωμένης φορτάμαξας και κλειστής αμαξοστοιχίας, πλην όμως οι συνέργειες από την εν λόγω ολοκληρωμένη παραγωγή είναι μικρότερες από την προκύπτουσα πολυπλοκότητα, με αποτέλεσμα προβλήματα ποιότητας σχετιζόμενα με διαταραχές και αυξημένες απαιτήσεις πόρων σε σύγκριση με τις απαιτήσεις άμεσων ανταγωνιστών της DB Cargo. Επομένως, η Γερμανία υποστηρίζει ότι, στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, θα υλοποιηθούν δύο μέτρα:

α) ειδικοί πόροι θα διατεθούν στο τμήμα των χερσαίων συνδυασμένων μεταφορών για τη βελτίωση της ποιότητας της παραγωγής και την παραγωγή αμαξοστοιχιών που είχε ακυρωθεί προηγουμένως λόγω μη διαθεσιμότητας παραγωγής·

β) στο πλαίσιο του συγκερασμού συμφερόντων, που ολοκληρώθηκε στις 2 Οκτωβρίου 2024, τα μέρη κατέληξαν σε συμφωνία για την τροποποίηση του υφιστάμενου κανονισμού εργασίας της εταιρείας σε σχέση με τις χερσαίες συνδυασμένες μεταφορές. Ως αποτέλεσμα της συμφωνίας, επιτυγχάνεται πλέον η ίδια αύξηση παραγωγικότητας όπως και με την εναλλακτική επιλογή της εξωτερικής ανάθεσης της παροχής υπηρεσιών έλξης σε θυγατρικές εταιρείες με μεγαλύτερη ευελιξία στις συμβάσεις εργασίας των οδηγών και, επομένως, μεγαλύτερη παραγωγικότητα των οδηγών αμαξοστοιχιών (π.χ. αλλαγή κατεύθυνσης σε απομακρυσμένο σταθμό, ειδική αποζημίωση χρόνου ταξιδίου), όπως ήταν η αρχική επιδίωξη. Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι, μετά την επίτευξη της ως άνω συμφωνίας τον Οκτώβριο του 2024, η DB Cargo θα είναι πλέον σε θέση να μειώσει τον αριθμό των οδηγών αμαξοστοιχιών, τα γενικά έξοδα παραγωγής και τις δαπάνες προσωπικού του κέντρου εποπτείας, χάρη στον νέο κανονισμό εργασίας ο οποίος θα καταστήσει δυνατή την αύξηση της παραγωγικότητας από το 2025 και έπειτα. Ως εκ τούτου, η DB Cargo δεν θα χρειαστεί να μεταφέρει δραστηριότητες σε θυγατρικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών έλξης.

4.1.4.1.1.5.8. Μέτρο 14 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Βελτιστοποίηση χαρτοφυλακίου επιμέρους τμήματος πωλήσεων προς μεταφορείς

(212) Η Γερμανία εξηγεί ότι η βελτιστοποίηση χαρτοφυλακίου έχει ήδη ξεκινήσει το 2023, στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo, για τις δραστηριότητες εκείνες οι οποίες δεν αποδίδουν επί του παρόντος το απαιτούμενο περιθώριο κέρδους και δεν έχουν οικονομικά βιώσιμες προοπτικές. Η κυκλοφορία με χαμηλό περιθώριο κέρδους η οποία δεν μπορεί να ανταποκριθεί στην απαιτούμενη προσδοκία λειτουργικού περιθωρίου κέρδους και/ή στην οποία οι πελάτες δεν δέχονται τις αναγκαίες αναπροσαρμογές τιμών θα αφαιρεθεί από το χαρτοφυλάκιο. Η Γερμανία εξηγεί ότι οι αντιδράσεις των πελατών στις αναπροσαρμογές των τιμών εκτιμώνται επί του παρόντος, βάσει των εμπειριών της ομάδας πωλήσεων της DB Cargo, και σχεδιάζονται οι κατάλληλες προσαρμογές. Η Γερμανία αναμένει ότι ο όγκος θα μειωθεί κατά περίπου […] % το 2024 και κατά περίπου […] % το 2025, σε σύγκριση με τους όγκους του 2023, και ότι, σε περίπτωση που περισσότεροι πελάτες της DB Cargo δεν δεχθούν τις αναπροσαρμογές των τιμών, το ποσοστό μείωσης θα αναπροσαρμοστεί.

4.1.4.1.1.5.9. Αποτελέσματα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με το τμήμα συνδυασμένων μεταφορών επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

Πίνακας 13

Αποτελέσματα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με το τμήμα συνδυασμένων μεταφορών επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

		Αποτελέσματα EBIT (σε εκατ. EUR)				
Είδος τμήματος	Μέτρο μετασχηματισμού	2024	2025	2026	2027	2028 και έπειτα
Θαλάσσιες συνδυασμένες μεταφορές	Μοντέλο παραγωγής/Κέντρο τερματικών σταθμών Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Συμπύκνωση παραγωγής και εκ νέου σχεδιασμός δικτύου	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Μείωση γενικών διοικητικών εξόδων σε όλες τις εταιρείες θαλάσσιων ΣΜ (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Βελτιστοποίηση χαρτοφυλακίου και αύξηση τιμών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Είδος τμήματος	Μέτρο μετασχηματισμού	*Αποτελέσματα EBIT (σε εκατ. EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028 και έπειτα
Χερσαίες συνδυασμένες μεταφορές και Πωλήσεις προς μεταφορείς	Συμπύκνωση παραγωγής	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Μείωση γενικών διοικητικών εξόδων σε χερσαίες ΣΜ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Αναπροσαρμογή διαστάσεων δικτύου Kombiverkehr (βελτιστοποίηση χαρτοφυλακίου) και αύξηση τιμών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 33.

4.1.4.1.1.6. Μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης σε ευρωπαϊκές θυγατρικές της DB Cargo

(213) Η Γερμανία εξηγεί ότι η DB Cargo έχει αλλοδαπές θυγατρικές σε 13 χώρες: Βέλγιο, Γαλλία, Δανία, Ελβετία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ισπανία, Ιταλία, Κάτω Χώρες, Πολωνία και τις τέσσερις χώρες του διαδρόμου Ανατολικής Ευρώπης (Βουλγαρία, Τσεχία, Ουγγαρία, Ρουμανία). Οι θυγατρικές λειτουργούν σε μεγάλο βαθμό ως κέντρα κόστους παραγωγής τα οποία παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες ως επέκταση των σιδηροδρομικών δραστηριοτήτων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι στόχος του ευρωπαϊκού δικτύου της DB Cargo είναι η παροχή διασυνοριακών διατερματικών λύσεων εφοδιαστικής σε ολόκληρη την ήπειρο με τόπους προέλευσης και προορισμού εντός και εκτός της Γερμανίας και με τη Γερμανία ως χώρα διαμετακόμισης ή αποστολής/παραλαβής.

(214) Η Γερμανία εξηγεί ότι οι ευρωπαϊκές θυγατρικές της DB Cargo αντιπροσωπεύουν περίπου το ένα τρίτο του συνόλου των εργαζομένων της. Είναι, επομένως, σημαντικές για τις οικονομικές επιδόσεις της εταιρείας. Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι οι εν λόγω θυγατρικές είναι καθοριστικής σημασίας τμήμα του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo και ότι εξετάστηκαν σε σχέση με τις δυνατότητες εξοικονόμησης κόστους. Ως εκ τούτου, η Γερμανία υποστηρίζει ότι θα εφαρμοστούν τρεις γενικοί μηχανισμοί βελτιστοποίησης του κόστους.

4.1.4.1.1.6.1. Μέτρο 15 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Βελτιστοποίηση του χαρτοφυλακίου των ευρωπαϊκών θυγατρικών

(215) Πρώτον, θα υπάρξει βελτιστοποίηση του χαρτοφυλακίου μέσω της επανεξέτασης των δραστηριοτήτων μεταφορών όσον αφορά την κερδοφορία και μέσω του επακόλουθου καθορισμού μέτρων αποδοτικότητας και για τα τρία τμήματα μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας, μεταφορών κλειστής αμαξοστοιχίας και συνδυασμένων μεταφορών. Η Γερμανία εξηγεί ότι η DB Cargo θα βελτιστοποιήσει τις μη κερδοφόρες μεταφορές μέσω συνδυασμού αναπροσαρμογών τιμής, μειώσεων συχνότητας και ομαδοποίησης τόπων προέλευσης και προορισμού, ή θα παύσει να εκτελεί τις εν λόγω μεταφορές. Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι το συγκεκριμένο μέτρο ευθυγραμμίζεται σε μεγάλο βαθμό με τις στρατηγικές που εφαρμόζονται και στα τρία τμήματα.

4.1.4.1.1.6.2. Μέτρο 16 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Μειώσεις κόστους ευρωπαϊκών θυγατρικών

(216) Δεύτερον, θα υπάρξουν μειώσεις κόστους μέσω της ενοποίησης χώρων εναπόθεσης, π.χ. μεταξύ Γερμανίας και Κάτω Χωρών ή Γερμανίας και Ελβετίας, ή μέσω της μείωσης χώρου γραφείων στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo. Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι τα γενικά έξοδα παραγωγής και τα γενικά διοικητικά έξοδα της DB Cargo θα μειωθούν, για παράδειγμα, μέσω της συγκέντρωσης των καθηκόντων εξυπηρέτησης πελατών στο κέντρο εποπτείας ή της μείωσης εξωτερικών προσλήψεων.

4.1.4.1.1.6.3. Μέτρο 17 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Επιχειρησιακή αποδοτικότητα των ευρωπαϊκών θυγατρικών

(217) Τρίτον, θα εφαρμοστούν μέτρα αύξησης της επιχειρησιακής αποδοτικότητας στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo μέσω της βελτιστοποίησης της διασυνοριακής χρήσης οδηγών (π.χ. μεταξύ Γερμανίας και Κάτω Χωρών ή Γερμανίας, Ελβετίας και Ιταλίας) και της αύξησης της παραγωγικότητας των στοιχείων ενεργητικού καθώς και της υλοποίησης τυποποιημένης υποδομής πληροφορικής στην DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4. Αποτελέσματα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με τις ευρωπαϊκές θυγατρικές της DB Cargo επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

Πίνακας 14

Αποτελέσματα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με τις ευρωπαϊκές θυγατρικές επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

		Αποτελέσματα EBIT (σε εκατ. EUR)				
Είδος τμήματος	Μέτρο μετασχηματισμού	2024	2025	2026	2027	2028 και έπειτα
Ευρωπαϊκές θυγατρικές	Βελτιστοποίηση χαρτοφυλακίου	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Μείωση του κόστους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Επιχειρησιακή αποδοτικότητα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 34.

4.1.4.1.1.7. Μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης στη διοίκηση της DB Cargo

(218) Η Γερμανία εξηγεί ότι, στο πλαίσιο της διατομεακής λειτουργίας της DB Cargo, το διοικητικό τμήμα παρέχει σημαντικές υπηρεσίες στην DB Cargo. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα εξετάσει και θα εξαλείψει τα προβλήματα αναποτελεσματικότητας που προκύπτουν από περιττές διαδικασίες, πλεονάζουσα παραγωγική δυναμικότητα και υπηρεσίες περιορισμένης προστιθέμενης αξίας.

(219) Η Γερμανία εξηγεί ότι η μείωση της πολυπλοκότητας στις διάφορες επιχειρηματικές μονάδες της DB Cargo αναμένεται να μειώσει την απαιτούμενη διοικητική δυναμικότητα, αναμένεται δε ότι τα μέτρα θα έχουν ως αποτέλεσμα συνολική μείωση κατά περισσότερο από 80 ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης σε σύγκριση με τον αριθμό απασχολούμενων τον Ιούλιο του 2023 (περίπου το 17 % των τμημάτων που εξετάστηκαν), αρχής γενομένης από το 2024.

(220) Η Γερμανία εξηγεί ότι τα ακόλουθα κέντρα κόστους της DB Cargo αποτέλεσαν αντικείμενο λεπτομερούς ανάλυσης: τμήμα πληροφορικής, κόστος (μίσθωσης) κτιρίων, τμήμα διευθύνοντος συμβούλου, τμήμα οικονομικού διευθυντή, τμήμα διαχείρισης προσφορών, διοικητικές δαπάνες των εγχώριων θυγατρικών και άλλες διοικητικές δαπάνες καθώς και δομές διαχείρισης.

4.1.4.1.1.7.1. Μέτρο 18 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Τυποποίηση συστημάτων πληροφορικής της διοίκησης

(221) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι οι υψηλές λειτουργικές δαπάνες είναι αποτέλεσμα της ύπαρξης πολλών προϋπαρχόντων συστημάτων πληροφορικής και των πηγών εφοδιασμού της DB Cargo. Η Γερμανία εξηγεί ότι, στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo, οι λειτουργικές δαπάνες θα μειωθούν με τη βελτιστοποίηση των συμφωνιών διασφάλισης του επιπέδου ποιότητας των υπηρεσιών, την εφαρμογή λύσεων υπολογιστικού νέφους και τον εκσυγχρονισμό τρεχουσών εφαρμογών καθώς και την κατάργηση παρωχημένων εφαρμογών. Επιπλέον, η Γερμανία επισημαίνει ότι το χαρτοφυλάκιο του έργου πληροφορικής θα μειωθεί σημαντικά όπως και η πρόσληψη προσωπικού μέσω εξωτερικού παρόχου υπηρεσιών.

4.1.4.1.1.7.2. Μέτρο 19 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Μείωση χώρου γραφείων της διοίκησης

(222) Η Γερμανία εξηγεί ότι, επί του παρόντος, η DB Cargo μισθώνει πολλά ακίνητα στη Γερμανία (περίπου 760). Λόγω αύξησης της εξ αποστάσεως εργασίας, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η DB Cargo θα καταγγείλει συμβάσεις μίσθωσης και, επομένως, θα εξοικονομήσει περίπου το 25 % του κόστους μίσθωσης στις κύριες τοποθεσίες εγκατάστασής της (Mainz, Duisburg, Mannheim, Μόναχο, Βερολίνο και Λειψία) το 2024. Αρχής γενομένης από το 2025, η Γερμανία επισημαίνει ότι η DB Cargo θα μειώσει επίσης τον χώρο γραφείων σε όλες τις λοιπές τοποθεσίες στη Γερμανία μετά τη μείωση του σχετικού με την παραγωγή προσωπικού σε όλες τις περιφέρειες διαχείρισης της DB Cargo.

4.1.4.1.1.7.3. Μέτρο 20 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Μείωση των δραστηριοτήτων εμπορικής προώθησης και στρατηγικών δραστηριοτήτων της διοίκησης με την DB AG

(223) Η Γερμανία εξηγεί ότι η αλληλεπικάλυψη καθηκόντων θα εξαλειφθεί στους τομείς στρατηγικής και πολιτικής/ρύθμισης της DB Cargo με αποτέλεσμα τη μείωση των απαιτήσεων σε πόρους. Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι ο σχετικά υψηλός προϋπολογισμός εμπορικής προώθησης της DB Cargo θα αναθεωρηθεί προς τα κάτω, καθώς, μετά τη μείωση των εκστρατειών εμπορικής προώθησης και των έργων, οι σχετικές ανάγκες της DB Cargo θα μειωθούν.

4.1.4.1.1.7.4. Μέτρο 21 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Ψηφιοποίηση και αυτοματοποίηση χειροκίνητων οικονομικών διαδικασιών της διοίκησης

(224) Η Γερμανία εξηγεί ότι το τμήμα του οικονομικού διευθυντή της DB Cargo περιλαμβάνει τις κύριες οργανωτικές μονάδες Λογιστικής και Έκδοσης Τιμολογίων, Ελέγχου Οντοτήτων καθώς και Ελέγχου Προϊόντων και Συντονισμού. Η Γερμανία εξηγεί ότι οι πολυάριθμες, επί του παρόντος, χειροκίνητες διοικητικές διαδικασίες σε όλους τους τομείς θα ψηφιοποιηθούν ή θα αυτοματοποιηθούν, ειδικότερα στον τομέα των διαδικασιών έκδοσης τιμολογίων και υποβολής εκθέσεων, τούτο δε θα μειώσει συνολικά τα γενικά διοικητικά έξοδα.

4.1.4.1.1.7.5. Μέτρο 22 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Επίτευξη κατάλληλου μεγέθους των τμημάτων διαχείρισης προσφορών και σχεδιασμού υπηρεσιών της διοίκησης

(225) Η Γερμανία εξηγεί ότι οι αλληλεπικαλύψεις καθηκόντων και ευθυνών στα τμήματα διαχείρισης προσφορών και σχεδιασμού υπηρεσιών της DB Cargo είχαν ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη υπερμεγέθων δομών με σημαντικές δυνατότητες βελτιστοποίησης. Στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo, ο αριθμός εργαζομένων στους τομείς αυτούς θα μειωθεί.

4.1.4.1.1.7.6. Μέτρο 23 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Εναρμόνιση διάρθρωσης της διοίκησης και εγχώριων θυγατρικών πωλήσεων

(226) Η Γερμανία εξηγεί ότι ο διαχωρισμός καθηκόντων και ευθυνών μεταξύ των εσωτερικών τμημάτων πωλήσεων και των υπεύθυνων για πωλήσεις θυγατρικών της DB Cargo δεν είναι σαφής. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι η DB Cargo προτίθεται να επιτύχει εξοικονομήσεις κόστους όσον αφορά τα γενικά διοικητικά έξοδα μέσω της ενοποίησης αλληλεπικαλυπτόμενων λειτουργιών.

4.1.4.1.1.7.7. Μέτρο 24 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Επίτευξη κατάλληλου μεγέθους της δομής διαχείρισης της διοίκησης

(227) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι, λόγω της παλαιόθεν ανάπτυξης παράλληλων δομών εντός της DB Cargo, υπάρχει αριθμός εκτελεστικών στελεχών υψηλότερος του μέσου όρου, με αποτέλεσμα προβλήματα αναποτελεσματικότητας και υψηλές δαπάνες προσωπικού, όπως αλληλεπικάλυψη καθηκόντων μεταξύ των επιμέρους τμημάτων της DB Cargo και των εγχώριων και αλλοδαπών θυγατρικών. Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι η οργανωτική πολυπλοκότητα αυξάνει επίσης τη διοικητική και διαχειριστική προσπάθεια. Η Γερμανία επισημαίνει ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει μείωση των εκτελεστικών θέσεων σε διοικητικά τμήματα, π.χ. μέσω της συγχώνευσης ομάδων ή της εξωτερικής ανάθεσης δραστηριοτήτων.

4.1.4.1.1.7.8. Μέτρο 25 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Άλλες μειώσεις κόστους της διοίκησης

(228) Η Γερμανία εξηγεί ότι άλλες διοικητικές δαπάνες οι οποίες πρόκειται να μειωθούν στο πλαίσιο των μέτρων εξοικονόμησης κόστους του σχεδίου αναδιάρθρωσης είναι οι παροχές προς τους εργαζομένους και η υπερμεγέθης προσφορά υπηρεσιών εστίασης (λαμβανομένης υπόψη της αυξημένης χρήσης της εξ αποστάσεως εργασίας).

4.1.4.1.1.7.9. Αποτελέσματα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με τη διοίκηση της DB Cargo επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

Πίνακας 15

Αποτελέσματα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με τη διοίκηση επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

		Αποτελέσματα EBIT (σε εκατ. EUR)				
Είδος τμήματος	Μέτρο μετασχηματισμού	2024	2025	2026	2027	2028 και έπειτα
Γενικά διοικητικά έξοδα	Επανεξέταση των συστημάτων πληροφορικής με σκοπό την αύξηση της τυποποίησης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Μείωση χώρων γραφείου με συγκριτικά υψηλό παρεπόμενο κόστος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Μείωση δραστηριοτήτων εμπορικής προώθησης και στρατηγικών δραστηριοτήτων με την DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ψηφιοποίηση και αυτοματοποίηση χειροκίνητων οικονομικών διαδικασιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Επίτευξη κατάλληλου μεγέθους των τμημάτων διαχείρισης προσφορών και σχεδιασμού υπηρεσιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Εναρμόνιση των δομών της DB Cargo και των εγχώριων υπεύθυνων για πωλήσεις θυγατρικών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Επίτευξη κατάλληλου μεγέθους των δομών διαχείρισης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Μείωση άλλων διοικητικών δαπανών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 36.

4.1.4.1.1.8. Μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με τα γενικά έξοδα που σχετίζονται με την παραγωγή και το κέντρο εποπτείας της DB Cargo

(229) Η Γερμανία εξηγεί ότι, όσον αφορά τα γενικά έξοδα που σχετίζονται με την παραγωγή και το κέντρο εποπτείας, το σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo θα επικεντρωθεί στη μείωση της πολυπλοκότητας στον προγραμματισμό, στη διαθεσιμότητα πόρων και στον συντονισμό, ειδικότερα δε στη μείωση του καταλόγου υπηρεσιών και στην απλούστευση των διαδικασιών με σκοπό τη μείωση των πόρων που απαιτούνται για την εκτέλεση των αντίστοιχων καθηκόντων.

(230) Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία υποστηρίζει ότι τα μέτρα απλούστευσης των μοντέλων παραγωγής σε κάθε τμήμα της DB Cargo, π.χ. η μετατόπιση από την ολοκληρωμένη παραγωγή σε ειδικά συστήματα παραγωγής για κάθε συγκεκριμένο τμήμα, θα έχουν ως αποτέλεσμα την απλούστευση των διαδικασιών όσον αφορά τα γενικά έξοδα που σχετίζονται με την παραγωγή και το κέντρο εποπτείας. Ως άμεσο αποτέλεσμα της αυξημένης ευρωστίας του δικτύου, η Γερμανία εξηγεί ότι απαιτείται μικρότερη δυναμικότητα της DB Cargo, για παράδειγμα, για τον προγραμματισμό και τα δρομολόγια αμαξοστοιχιών και για τον συντονισμό εγκαταστάσεων παραγωγής. Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι παρόμοια αποτελέσματα θα επιτευχθούν μέσω σημαντικά μικρότερων αναγκών σε διεπαφές και ευθυγράμμιση μεταξύ του προγραμματισμού / της αποστολής στα διάφορα τμήματα της DB Cargo.

(231) Η Γερμανία εξηγεί ότι η DB Cargo αναμένει ότι η απλούστευση των διαδικασιών θα έχει ως αποτέλεσμα σημαντικές μειώσεις του προσωπικού που απαιτείται για τον προγραμματισμό και την αποστολή, τη συντήρηση, το κέντρο εποπτείας και τη συμπύκνωση των συνδυασμένων μεταφορών. Για τον προγραμματισμό και την αποστολή, η Γερμανία υποστηρίζει ότι η βασική προσέγγιση της DB Cargo συνίσταται στη συγχώνευση λειτουργιών για την αύξηση των συνεργειών, στην αύξηση της αυτοματοποίησης και στη μείωση μη απαραίτητων διαδικαστικών σταδίων, μέτρα τα οποία αναμένεται ότι θα έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση του απαιτούμενου προσωπικού κατά περισσότερο από 50 ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης σε σύγκριση με τον Ιούλιο του 2023. Τα ακόλουθα μέτρα που αποβλέπουν στον σκοπό αυτόν περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

4.1.4.1.1.8.1. Μέτρο 26 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Ολοκλήρωση συντονισμού περιουσιακών στοιχείων και προγραμματισμού του προσωπικού σε σχέση με την παραγωγή και το κέντρο εποπτείας

(232) Η Γερμανία εξηγεί ότι η ολοκλήρωση των λειτουργιών διαχείρισης περιουσιακών στοιχείων της DB Cargo [προγραμματισμός των σταθμών διαλογής αμαξοστοιχιών (ZBA)] και προγραμματισμού του προσωπικού έχει ως αποτέλεσμα ενιαία εποπτεία η οποία ασκείται μέσω του αρμόδιου για τον προγραμματισμό προσωπικού. Ο ρόλος του αρμόδιου για τον προγραμματισμό προσωπικού περιορίζεται στον καθορισμό του άμεσου χρονοδιαγράμματος (από την Πέμπτη έως την Κυριακή της επόμενης εβδομάδας). Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι ο προγραμματισμός των ZBA διαχειρίζεται κάθε τροποποίηση στις βάρδιες η οποία επέρχεται μετά την έναρξη του προγραμματισμού και λαμβάνει υπόψη τις συνέπειες του προγραμματισμού επόμενου επιπέδου για την επόμενη εβδομάδα (π.χ. περιόδους ανάπαυσης εργαζομένων). Η Γερμανία εκτιμά ότι η ανωτέρω ανάπτυξη αμοιβαίας κατανόησης σε ζητήματα προγραμματισμού και εκτέλεσης έχει ως αποτέλεσμα μειωμένες απαιτήσεις σε υπευθύνους κατανομής προσωπικού στην DB Cargo και, επομένως, καθιστά δυνατή τη μείωση του προσωπικού της DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.2. Μέτρο 27 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Μείωση λεπτομερούς προγραμματισμού σχετικά με την παραγωγή και το κέντρο εποπτείας

(233) Η Γερμανία εξηγεί ότι ο εξορθολογισμός των διαδικασιών προγραμματισμού της DB Cargo καθιστά δυνατή την αξιοσημείωτη μείωση βασικών καθηκόντων, με αποτέλεσμα τη μείωση του προσωπικού που απαιτείται για τον προγραμματισμό των περιουσιακών στοιχείων. Ειδικότερα, η Γερμανία υποστηρίζει ότι, στον επικείμενο προγραμματισμό των σταθμών διαλογής αμαξοστοιχιών (ZBA) και των σταθμών ανταλλαγής (Kbf) της DB Cargo, θα δοθεί έμφαση στη διενέργεια ετήσιου μόνο προκαταρκτικού προγραμματισμού. Ο εν λόγω προγραμματισμός θα περιοριστεί στην εκπλήρωση ελάχιστων απαιτήσεων βαρδιών και δεν θα περιλαμβάνει τροποποιήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Επιπλέον, θα αναπτυχθεί συνεργατικός προγραμματισμός για το προσωπικό εδάφους οδηγών ελιγμών (AB) και υπευθύνων φορταμαξών (TWB) της DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.3. Μέτρο 28 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Ενοποίηση λειτουργιών αποστολής προσωπικού σχετικά με την παραγωγή και το κέντρο εποπτείας

(234) Η Γερμανία εξηγεί ότι, για τη μείωση των περιφερειακών διαχειριστών σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και των περιφερειακών υπευθύνων δικτύου της DB Cargo στο μέλλον, ο ελεγκτής περιοχής της DB Cargo θα αναλάβει επίσης τις αρμοδιότητες του τοπικού διαχειριστή σιδηροδρομικής κυκλοφορίας περιοχής. Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι η διαχείριση σιδηροδρομικής κυκλοφορίας θα πραγματοποιείται είτε από το κεντρικό κέντρο ελέγχου είτε άμεσα επιτόπου και ότι η διαδικασία αυτή θα εκτελείται σε στενή συνεργασία με τους τοποθετημένους στο κέντρο εποπτείας υπευθύνους δικτύου.

4.1.4.1.1.8.4. Μέτρο 29 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Βελτιστοποίηση διαδικασίας προγραμματισμού βαρδιών μεγάλων αποστάσεων σχετικά με την παραγωγή και το κέντρο εποπτείας

(235) Η Γερμανία εξηγεί ότι, μέσω της εφαρμογής του συστήματος IPS (integrated planning and steering, ολοκληρωμένος προγραμματισμός και συντονισμός), η διαδικασία προγραμματισμού βαρδιών μεγάλων αποστάσεων της DB Cargo θα βελτιστοποιηθεί και θα αυτοματοποιηθεί, με αποτέλεσμα σημαντική αποδοτικότητα δυναμικότητας. Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι, στην προβλεπόμενη κατάσταση VT (ημέρες λειτουργίας), ο συνδυασμός VT, KT (ημερολογιακών ημερών) και ακριβούς προγραμματισμού βαρδιών θα πραγματοποιείται μέσω του συστήματος IPS, το οποίο περιλαμβάνει τόσο ενοποίηση όσο και αυτοματοποίηση. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι η εν λόγω ενιαία προσέγγιση συνεπάγεται διαδικαστική και περιφερειακή ευθύνη για όλες τις αναθέσεις δρομολογίων της DB Cargo. Κατά τη Γερμανία, το αποτέλεσμα είναι μοναδικές, γενικές πληροφορίες για τις βάρδιες, οι οποίες περιλαμβάνουν το επιχειρησιακό προσωπικό τόσο μεγάλων όσο και μικρών αποστάσεων. Η Γερμανία εκτιμά ότι οι ανωτέρω βελτιώσεις των διαδικασιών μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα αξιοσημείωτες εξοικονομήσεις δυναμικότητας στον προγραμματισμό για την DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.5. Μέτρο 30 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Ψηφιοποίηση συντήρησης σχετικά με την παραγωγή και το κέντρο εποπτείας

(236) Η Γερμανία εξηγεί ότι, έως το 2027, θα εφαρμοστούν ψηφιακές λύσεις συντήρησης για τη μείωση του απαιτούμενου προσωπικού και την εξοικονόμηση κόστους για την DB, για παράδειγμα, μέσω σημαντικής μείωσης του εποπτικού ρόλου του MöB (τοπικού προσωπικού θέσης σε λειτουργία) επί των εγκαταστάσεων μέσω της αδιάλειπτης ολοκλήρωσης περιουσιακών στοιχείων και συντήρησης και της αξιοποίησης ψηφιακών λύσεων όπως οι BISON (εντοπισμός κακόβουλου λογισμικού με χρήση εικόνων) και WMS (σύστημα διαχείρισης εργαστηρίου). Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι μια τέτοια αλλαγή σημαίνει ότι δεν θα απαιτείται ρητή έγκριση για κάθε συμπληρωματική δράση, καθώς οι εγκαταστάσεις θα λειτουργούν προδραστικά υπό ίδια ευθύνη Αντί να στηρίζονται σε μεγάλο βαθμό σε αυστηρή εποπτεία, τα μελλοντικά μέτρα ελέγχου θα στραφούν προς αποδοτικές από άποψη κόστους στρατηγικές και αξιολόγηση βάσει επιδόσεων. Η Γερμανία εκτιμά ότι τα εν λόγω μέτρα θα μειώσουν τις υπερβολικές δραστηριότητες συντήρησης στις εμπορευματικές φορτάμαξες της DB Cargo. Επιπλέον, η επικείμενη εφαρμογή (εικονικής) συγκέντρωσης σε κεντρικό επίπεδο, με τη βοήθεια εντοπισμού μέσω κάμερας, προαναγγέλλει μια πιο εξορθολογισμένη διαχείριση των φόρτων εργασίας αιχμής. Επομένως, η Γερμανία συμπεραίνει ότι το συγκεκριμένο μέτρο του σχεδίου αναδιάρθρωσης παρέχει στο MöB της DB Cargo τη δυνατότητα ανακατανομής δυναμικότητας και καθιερώνει ένα πιο αποδοτικό λειτουργικό πλαίσιο.

4.1.4.1.1.8.6. Μέτρο 31 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Βελτίωση αποδοτικότητας σχετικά με την παραγωγή και το κέντρο εποπτείας

(237) Η Γερμανία εξηγεί ότι το κέντρο εποπτείας της DB Cargo είναι ένας κεντρικός κόμβος συντονισμού των δραστηριοτήτων με τους πελάτες. Κύριος ρόλος του είναι η επίβλεψη των αποστολών σε ολόκληρη την Ευρώπη, με τη συμμετοχή όλων των εταίρων από την αρχή έως το τέλος. Συνδυάζει την οπτική των πελατών με τη σκοπιμότητα της παραγωγής για τη βελτιστοποίηση των λύσεων για τους πελάτες, με έμφαση στην αποδοτικότητα και στα αποτελέσματα για την DB Cargo. Το κέντρο εποπτείας διαχειρίζεται περισσότερες από 650 000 αμαξοστοιχίες και περισσότερα από 7 εκατομμύρια αποστολές ετησίως σε ολόκληρη την Ευρώπη. Συστάθηκε το 2022 και αποτελεί συνέχεια του πρώην κέντρου εξυπηρέτησης πελατών και δραστηριοτήτων της DB Cargo.

(238) Η Γερμανία εξηγεί ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo περιλαμβάνει διάφορες πρωτοβουλίες για την αύξηση της αποδοτικότητας του κέντρου εποπτείας. Αφενός, οι εν λόγω πρωτοβουλίες επικεντρώνονται στην ανάπτυξη και την καθιέρωση περαιτέρω διαδικασιών/εφαρμογών πληροφορικής, οι οποίες θα καταστήσουν δυνατή τη σημαντική μείωση των χειροκίνητων εργασιών. Αφετέρου, οι εν λόγω πρωτοβουλίες επικεντρώνονται στην περαιτέρω υλοποίηση της ολοκληρωμένης διαχείρισης επιδόσεων και στον εκ νέου σχεδιασμό της διεπαφής πελατών —μέσω της θέσπισης προτύπων που θα αντικαταστήσουν τον επί του παρόντος μεγάλο αριθμό επιμέρους λύσεων και θα λαμβάνουν συγχρόνως υπόψη τις αντίστοιχες απαιτήσεις των πελατών. Η Γερμανία εκτιμά ότι τέτοιες πρωτοβουλίες θα έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση του απαιτούμενου προσωπικού για την DB Cargo κατά περισσότερο από 200 ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης σε σύγκριση με τον αριθμό εργαζομένων πλήρους απασχόλησης τον Ιούλιο του 2023 (περίπου το 18 % των τμημάτων που εξετάστηκαν, μη συμπεριλαμβανομένου του μεριδίου συνδυασμένων μεταφορών).

(239) Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι η νέα στρατηγική για κάθε επιμέρους τμήμα συνδυασμένων μεταφορών της DB Cargo έχει ως αποτέλεσμα περαιτέρω μειώσεις των γενικών εξόδων σχετικά με την παραγωγή και το κέντρο εποπτείας. Η Γερμανία εκτιμά ότι, συνολικά, θα πρέπει να αναμένεται μείωση κατά περίπου 130 ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης των γενικών εξόδων παραγωγής της DB Cargo και κατά περίπου 155 ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης των γενικών εξόδων του κέντρου εποπτείας (αμφότερα τα στοιχεία είναι επιπρόσθετα εκείνων που αναφέρθηκαν στα προηγούμενα τμήματα της παρούσας απόφασης). Περίπου το 50 % των εν λόγω μειώσεων προσωπικού στην DB Cargo θα πραγματοποιηθεί στο επίπεδο των θυγατρικών. Βάσει των ανωτέρω, η Γερμανία εκτιμά ότι μπορούν να πραγματοποιηθούν σημαντικές εξοικονομήσεις κόστους μέσω της μείωσης των γενικών εξόδων και του εξορθολογισμού των διαδικασιών.

Πίνακας 16

Αποτελέσματα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης σχετικά με τα γενικά έξοδα παραγωγής και κέντρου εποπτείας επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

		Αποτελέσματα EBIT (σε εκατ. EUR)				
Είδος τμήματος	Μέτρο μετασχηματισμού	2024	2025	2026	2027	2028 και έπειτα
Μέτρα για τα γενικά έξοδα σχετικά με την παραγωγή και το κέντρο εποπτείας		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Προγραμματισμός και αποστολή					
	Συντήρηση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Κέντρο εποπτείας	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Συμπύκνωση συνδυασμένων μεταφορών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 38.

4.1.4.1.1.9. Μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης ως απόκριση σε πρόσθετους επελθόντες κινδύνους

(240) Η Γερμανία εξηγεί ότι ορισμένοι κίνδυνοι επήλθαν στο διάστημα από το 2023 έως το 2024 και αντιμετωπίστηκαν με αντίμετρα μετριασμού στο πλαίσιο της επέκτασης του σχεδίου μετασχηματισμού και αναδιάρθρωσης. Ορισμένοι από τους επελθόντες κινδύνους που αντιμετωπίζονται είναι η μείωση των ομοσπονδιακών προϋπολογισμών για καθεστώτα στήριξης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η προειδοποιητική απεργία των οδηγών αμαξοστοιχιών, οι αρνητικές εξελίξεις όσον αφορά τους όγκους, οι αυξήσεις των δαπανών προσωπικού και του κόστους συντελεστών παραγωγής και οι καθυστερήσεις στην ταχύτητα εφαρμογής των μέτρων μετασχηματισμού.

4.1.4.1.1.9.1. Μέτρο 32 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Σημαντική μείωση του αριθμού εργαζομένων ως απόκριση στις αρνητικές τάσεις των όγκων

(241) Η Γερμανία εξηγεί ότι η απόφαση της επιτροπής συγκερασμού συμφερόντων της 2ας Οκτωβρίου 2024 (αιτιολογική σκέψη 186) παρέχει στην DB Cargo τη δυνατότητα να αντισταθμίζει τις αυξήσεις των δαπανών προσωπικού που προκύπτουν από τις νέες συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Ο συμφωνηθείς αριθμός εργαζομένων πλήρους απασχόλησης αντικατοπτρίζει i) την απόφαση και την εφαρμογή των πλειόνων μέτρων αναδιάρθρωσης του σχεδίου μετασχηματισμού και, επιπλέον, ii) τη μείωση των όγκων μεταφορών και iii) το διοικητικό πρόγραμμα μείωσης του αριθμού εργαζομένων, με την ονομασία «Together Strong» («Μαζί ισχυροί»), το οποίο δρομολόγησε η DB AG για τη μείωση των διοικητικών θέσεων στο οικονομικό τμήμα, το τμήμα πληροφορικής και το τμήμα ανθρώπινων πόρων (πρόγραμμα το οποίο η DB Cargo υλοποιεί επιπλέον των μέτρων μείωσης του αριθμού των εργαζομένων που ήδη αντικατοπτρίζονται στο σχέδιο μετασχηματισμού).

4.1.4.1.1.9.2. Μέτρο 33 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Μείωση του κόστους συντελεστών παραγωγής ως απόκριση στις αρνητικές τάσεις των όγκων

(242) Η Γερμανία εξηγεί ότι η DB Cargo θα εφαρμόσει διάφορα αντίμετρα με άμεσο αντίκτυπο στο κόστος υλικών. Τα εν λόγω αντίμετρα περιλαμβάνουν i) προσαρμογή των προγραμμάτων συντήρησης και των κύκλων διατήρησης στους μειωμένους όγκων μεταφορών, ii) ματαίωση όλων των έργων έρευνας και ανάπτυξης για ψηφιοποίηση διαδικασιών και περιουσιακών στοιχείων με περιόδους απόσβεσης άνω των τριών ετών και iii) επιτάχυνση της βελτιστοποίησης χαρτοφυλακίου στις χερσαίες συνδυασμένες μεταφορές και στις μεταφορές κλειστής αμαξοστοιχίας.

4.1.4.1.1.9.3. Μέτρο 34 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Εφάπαξ αποτελέσματα στο καθαρό εισόδημα το 2024 ως απόκριση στις αρνητικές τάσεις των όγκων

(243) Η Γερμανία εξηγεί ότι το 2024 υλοποιήθηκαν ορισμένα θετικά εφάπαξ αποτελέσματα για τα λειτουργικά έσοδα και το καθαρό εισόδημα. Τα αποτελέσματα αυτά περιλαμβάνουν i) την πώληση εμπορευματοκιβωτίων που δεν ήταν δυνατόν να χρησιμοποιηθούν πλέον και προέρχονταν από την παυθείσα επιχειρηματική δραστηριότητα της DB Cargo στη Ρωσία, ii) τη μείωση συμβουλευτικών και άλλων υπηρεσιών και iii) τη διάλυση […] εμπορευματικών φορταμαξών του τμήματος διατροπικών μεταφορών. Επιπλέον, η DB Cargo κατέγραψε εφάπαξ μείωση 51 εκατ. EUR σε τρέχουσες τιμές για ενέργεια έλξης από την DB Energie το 2024.

4.1.4.1.1.9.4. Μέτρο 35 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Αύξηση παραγωγικότητας συντήρησης της DB Cargo

(244) Η Γερμανία εξηγεί ότι η DB Cargo εφαρμόζει πρόγραμμα αύξησης της παραγωγικότητας το οποίο επικεντρώνεται στην εσωτερική (in-house) συντήρηση μηχανών έλξης και φορταμαξών. Το πρόγραμμα είναι ένα σχέδιο μείωσης του κόστους το οποίο στοχεύει τις υποδομές συντήρησης καθώς και τα υλικά και την αποδοτικότητα του προσωπικού και αναμένεται να επιτύχει μειώσεις κόστους 25 εκατ. EUR έως το 2026 και 100 εκατ. EUR έως το 2030.

4.1.4.1.1.9.5. Μέτρο 36 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Μείωση κόστους εσωτερικών υπηρεσιών και ενέργειας έλξης του ομίλου DB

(245) Η Γερμανία εξηγεί ότι, λόγω της γενικής μείωσης του κόστους ενέργειας στη Γερμανία, ο πάροχος ενέργειας του ομίλου DB, DB Energie, είναι σε θέση να μειώσει τις αγοραίες τιμές πώλησης για ενέργεια έλξης κατά την περίοδο από το 2025 έως το 2030. Επιπλέον, οι τιμές του παρόχου εσωτερικών υπηρεσιών πληροφορικής της DB AG (DB Systel) θα μειωθούν. Η χρήση τεχνητής νοημοσύνης κατά τη δημιουργία ψηφιακών υπηρεσιών αναμένεται να έχει ως αποτέλεσμα σημαντική αύξηση της παραγωγικότητας.

4.1.4.1.1.9.6. Μέτρο 37 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Μείωση αποσβέσεων και επενδύσεων

(246) Η DB Cargo επανεξέτασε τους επενδυτικούς προϋπολογισμούς για τα έτη έως το 2030 και τους μείωσε στο ελάχιστο δυνατό ποσό. Οι μειωμένες επενδυτικές δαπάνες θα έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση των αποσβέσεων της DB Cargo. Οι παραδοχές για την ωφέλιμη διάρκεια ζωής μηχανών έλξης και φορταμαξών θα αναπροσαρμοστούν, όσον αφορά την απόσβεση, στην τρέχουσα ωφέλιμη διάρκεια ζωής του στόχου οχημάτων.

4.1.4.1.1.9.7. Μέτρο 38 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Πώληση και επαναμίσθωση μηχανών έλξης

(247) Η Γερμανία εξηγεί ότι η DB Cargo θα πωλήσει και θα επαναμισθώσει […] μηχανές έλξης, πράξη η οποία θα παραγάγει περίπου […] EUR ως λανθάνοντα αποθεματικά ανά μηχανή έλξης.

4.1.4.1.1.9.8. Μέτρο 39 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Μετατροπή αγοράς μηχανών έλξης σε μίσθωση

(248) Η Γερμανία επισημαίνει ότι, αντί της ευθείας αγοράς […] μηχανών έλξης, η DB Cargo θα τις μισθώσει, προκειμένου να εξοικονομήσει μετρητά τα οποία θα έπρεπε να καταβληθούν αμέσως και να καταστήσει το επιχειρηματικό μοντέλο πιο ευέλικτο κατανέμοντας το κόστος μίσθωσης των εν λόγω μηχανών έλξης σε μεγαλύτερη χρονική περίοδο.

4.1.4.1.1.9.9. Μέτρο 40 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Βελτιώσεις στο κεφάλαιο κίνησης

(249) Η Γερμανία εξηγεί ότι η DB Cargo θα πωλήσει απαιτήσεις ύψους […] EUR έως το τέλος του 2024 προκειμένου να αυξήσει τα συνολικά διαθέσιμα και να μειώσει το χρέος.

4.1.4.1.1.9.10. Μέτρο 41 του σχεδίου αναδιάρθρωσης: Αυξήσεις τιμών στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας

(250) Η Γερμανία εξηγεί ότι η DB Cargo θα αναπτύξει πρόσθετη προθυμία πληρωμής στους πελάτες της στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας από το 2026. Θα μετακυλίσει επίσης από το 2027 τα αποτελέσματα των μειωμένων τελών τροχαίας πρόσβασης και των επιδοτήσεων του συστήματος ελιγμών που επηρεάζουν το σύνολο του τομέα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία.

4.1.4.1.1.10. Συνολικό αποτέλεσμα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

(251) Στον πίνακα 17 απεικονίζονται τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα των βασικών μέτρων που περιγράφονται στο σχέδιο μετασχηματισμού επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo για τις αναφερόμενες περιόδους.

Πίνακας 17

Συνολικό αποτέλεσμα των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo

		Αποτελέσματα EBIT (σε εκατ. EUR)				
Είδος τμήματος	Μέτρο μετασχηματισμού	2024	2025	2026	2027	2028 και έπειτα
Μεμονωμένη φορτάμαξα	Βελτιστοποίηση δικτύου μέσω επανεξέτασης σχεδιασμού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Συνολικά μέτρα βελτιστοποίησης της παραγωγής με αποτελέσματα στις μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Βελτίωση ποιότητας και αναπροσαρμογή τιμής βάσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Κλειστή αμαξοστοιχία	Λύσεις εφοδιαστικής και βελτιστοποίηση χαρτοφυλακίου	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Αύξηση ευρωστίας της παραγωγής (συμπ. νέων συλλογικών συμβάσεων εργασίας)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Βελτίωση ποιότητας και αναπροσαρμογή τιμής βάσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Θαλάσσιες συνδυασμένες μεταφορές	Μοντέλο παραγωγής/Κέντρο τερματικών σταθμών Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Συμπύκνωση παραγωγής και εκ νέου σχεδιασμός δικτύου	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Μείωση γενικών διοικητικών εξόδων σε όλες τις εταιρείες θαλάσσιων ΣΜ (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Βελτιστοποίηση χαρτοφυλακίου και αύξηση τιμών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

		Αποτελέσματα EBIT (σε εκατ. EUR)				
Είδος τμήματος	Μέτρο μετασχηματισμού	2024	2025	2026	2027	2028 και έπειτα
Χερσαίες συνδυασμένες μεταφορές και Πωλήσεις προς μεταφορείς	Συμπύκνωση παραγωγής	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Μείωση γενικών διοικητικών εξόδων σε χερσαίες ΣΜ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Αναπροσαρμογή διαστάσεων δικτύου Kombiverkehr (βελτιστοποίηση χαρτοφυλακίου) και αύξηση τιμών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ευρωπαϊκές θυγατρικές	Βελτιστοποίηση χαρτοφυλακίου	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Μείωση του κόστους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Επιχειρησιακή αποδοτικότητα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Γενικά έξοδα διοίκησης	Επανεξέταση των συστημάτων πληροφορικής με σκοπό την αύξηση της τυποποίησης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Μείωση χώρων γραφείου με συγκριτικά υψηλό παρεπόμενο κόστος	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Μείωση δραστηριοτήτων εμπορικής προώθησης και στρατηγικών δραστηριοτήτων με την DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ψηφιοποίηση και αυτοματοποίηση χειροκίνητων οικονομικών διαδικασιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Επίτευξη κατάλληλου μεγέθους των τμημάτων διαχείρισης προσφορών και σχεδιασμού υπηρεσιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Εναρμόνιση των δομών της DB Cargo και των εγχώριων υπεύθυνων για πωλήσεις θυγατρικών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Επίτευξη κατάλληλου μεγέθους των δομών διαχείρισης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Μείωση άλλων διοικητικών δαπανών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Γενικά έξοδα παραγωγής	Προγραμματισμός και αποστολή	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Συντήρηση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Κέντρο εποπτείας	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Συμπύκνωση συνδυασμένων μεταφορών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 38 και 39.

(252) Στον ακόλουθο πίνακα απεικονίζονται τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα των περαιτέρω υπό αξιολόγηση μέτρων για την DB Cargo λόγω κινδύνων που επήλθαν το 2023 και το 2024 (βλ. αιτιολογική σκέψη 240).

Πίνακας 18

Συνολικό αποτέλεσμα των αντιμέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης επί των προβλέψεων EBIT της DB Cargo στο βασικό σενάριο

Αποτέλεσμα των αντιμέτρων που περιλαμβάνονται στο βασικό σενάριο επί των EBIT		2025	2026	2027	2028	2029	2030
	EBIT βασικού σεναρίου 2023	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Σύνολο επελθόντων κινδύνων	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Σύνολο αντιμέτρων	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1)	Αντίμετρα για την αρνητική τάση των όγκων	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Αριθμός εργαζομένων κάτω του πρώην βασικού σεναρίου	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Αντίμετρα για το κόστος υλικών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Αύξηση παραγωγικότητας συντήρησης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Περαιτέρω βελτιστοποίηση κόστους για το δίκτυο μεμονωμένης φορτάμαξας από το 2029	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Μείωση συνεισφοράς ομίλου, τιμών ενέργειας έλξης και τιμών υπηρεσιών πληροφορικής	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2)	Μείωση απόσβεσης λόγω μείωσης επενδύσεων και εξέταση πραγματικής ωφέλιμης διάρκειας ζωής μηχανών έλξης και φορταμαξών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3)	Ειδική αύξηση τιμών για τις μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας το 2026 και μετακύλιση του αποτελέσματος της τιμής ή μείωση των ομοσπονδιακών προϋπολογισμών για καθεστώτα στήριξης από το 2027	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4)	Αύξηση μεριδίου υπεργολαβιών σε μεταφορές κλειστής αμαξοστοιχίας, συμπ. πώλησης […] μηχανών έλξης το 2025/2026	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5)	Πώληση και επαναμίσθωση […] μηχανών έλξης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6)	Μετατροπή από αγορά σε μίσθωση για […] μηχανές έλξης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7)	Βελτιώσεις στο κεφάλαιο κίνησης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 44.

4.1.4.2. Χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης

(253) Η χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, και του σχετικού κόστους, περιλαμβάνει πρωτίστως τη χρηματοδότηση από ιδιωτικές πηγές (ίδια συμμετοχή) και εν μέρει τη χρηματοδότηση από κρατική ενίσχυση.

(254) Το κόστος αναδιάρθρωσης και οι προαναφερθείσες πηγές χρηματοδότησής του περιγράφονται στις ενότητες που ακολουθούν.

4.1.4.2.1. Κόστος αναδιάρθρωσης

(255) Το κόστος αναδιάρθρωσης της DB Cargo θα ανέλθει συνολικά σε 4 187 εκατ. EUR, όπως συνοψίζεται στον Πίνακα , και περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

α) Ζημίες εκμετάλλευσης: η Γερμανία επισημαίνει ότι οι ζημίες εκμετάλλευσης της DB Cargo στο διάστημα από το 2022 έως το 2024, ύψους 858 εκατ. EUR το 2022 και 584 εκατ. EUR το 2023 και αναμενόμενου ύψους 472 εκατ. EUR το 2024 ([80]), συνιστούν περίπου το ήμισυ του κόστους αναδιάρθρωσης.

β) Άλλες δαπάνες αναδιάρθρωσης: κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, η DB Cargo θα επιβαρυνθεί επίσης με άλλες δαπάνες που σχετίζονται με το κόστος αναδιάρθρωσης ή τα λειτουργικά έξοδα, οι οποίες δεν θα καλυφθούν από τα αναμενόμενα έσοδα κατά τη διάρκεια της υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης και οι οποίες είναι αναγκαίες για την επιτυχή ολοκλήρωσή του, όπως:

α) έξοδα συμβούλων, κόστος εργασίας και πληρωμές που σχετίζονται με το προσωπικό θυγατρικών της DB Cargo και έξοδα που σχετίζονται με τη μεταφορά επιχειρηματικής δραστηριότητας σε θυγατρικές της DB Cargo καθώς και

β) άλλες κεφαλαιουχικές δαπάνες του επενδυτικού σχεδίου παρά την προβλεπόμενη μείωση του ύψους τους, κεφάλαιο κίνησης, έξοδα αναχρηματοδότησης ληξιπρόθεσμων δανείων και λειτουργικά έξοδα.

4.1.4.2.2. Πηγές χρηματοδότησης των μέτρων αναδιάρθρωσης

4.1.4.2.2.1. Ενίσχυση αναδιάρθρωσης

(256) Η Γερμανία προσδιορίζει τα ποσά που χορηγήθηκαν στην DB Cargo, δυνάμει της ΣΜΚΖ, για την κάλυψη των ζημιών εκμετάλλευσης το 2022, το 2023 και το 2024 ως τις πηγές της ενίσχυσης για τη χρηματοδότηση του κόστους αναδιάρθρωσης, ήτοι 858 εκατ. EUR το 2022, 584 εκατ. EUR το 2023 και (προβλεπόμενο ποσό) 472 εκατ. EUR το 2024 ([81]), ήτοι σύνολο 1 914 εκατ. EUR.

4.1.4.2.2.2. Ίδια συμμετοχή του δικαιούχου

(257) Η Γερμανία προσδιορίζει τις ακόλουθες κύριες πηγές της συμμετοχής της DB Cargo στο κόστος αναδιάρθρωσης και επισημαίνει ότι τα χρηματοπιστωτικά μέσα που χρησιμοποιούνται ως πηγές ενδοομιλικής χρηματοδότησης του κόστους αναδιάρθρωσης αναμένεται ότι θα εκδοθούν στο σύνολό τους με όρους της αγοράς προς την DB Cargo AG και θα παρασχεθούν στο σύνολό τους εντός της περιόδου αναδιάρθρωσης ώστε να συμβάλουν στην πραγματική χρηματοδότηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης ([82]):

α) 842 εκατ. EUR σε μειωμένης εξασφάλισης δάνεια μετατρέψιμα σε κεφάλαιο, ποσό διαθέσιμο από τις 15 Νοεμβρίου 2024 έως και την 31η Δεκεμβρίου 2026 ([83]), το οποίο περιλαμβάνει τα εξής:

α) στις 15 Νοεμβρίου 2024, μειωμένης εξασφάλισης δάνεια μετατρέψιμα σε κεφάλαιο συνολικού ύψους 218 εκατ. EUR έως την 31η Δεκεμβρίου 2031,

β) την 1η Απριλίου 2025, μειωμένης εξασφάλισης δάνεια μετατρέψιμα σε κεφάλαιο συνολικού ύψους 110 εκατ. EUR έως την 31η Δεκεμβρίου 2031,

γ) το 2025, μειωμένης εξασφάλισης δάνεια μετατρέψιμα σε κεφάλαιο συνολικού ύψους 83 εκατ. EUR έως την 31η Δεκεμβρίου 2031,

δ) την 1η Δεκεμβρίου 2026, μειωμένης εξασφάλισης δάνεια μετατρέψιμα σε κεφάλαιο συνολικού ύψους 315 εκατ. EUR έως την 31η Δεκεμβρίου 2031,

ε) το 2026, μειωμένης εξασφάλισης δάνεια μετατρέψιμα σε κεφάλαιο συνολικού ύψους 116 εκατ. EUR έως την 31η Δεκεμβρίου 2031.

([80]) Πρόβλεψη στις 22 Νοεμβρίου 2024.

([81]) Το ποσό των ζημιών που αναμένεται ότι θα μεταβιβαστεί για το 2024 (πρόβλεψη στις 22 Νοεμβρίου 2024) περιλαμβάνει, χωρίς αντίκτυπο σε EBITDA και EBT όπως προβλέφθηκαν, αναβαλλόμενη φορολογική υποχρέωση η οποία εκτιμάται σε 18 εκατ. EUR. Επομένως, η ζημία που μεταβιβάζεται από την DB Cargo στην DB AG αυξάνεται σε σχέση με το ποσό που θα είχε μεταβιβαστεί διαφορετικά χωρίς την καταγγελία της ΣΜΚΖ.

([82]) Πίνακας 29: Δάνεια, διευκολύνσεις πιστωτικών ορίων, προσωρινά πιστωτικά όρια και χρέος υβριδικής μορφής (μειωμένης εξασφάλισης δάνεια μετατρέψιμα σε κεφάλαιο) DB Cargo AG 2025-2029, πίνακας ο οποίος παρασχέθηκε από τη Γερμανία με το «Σχέδιο αναδιάρθρωσης κρατικής ενίσχυσης DB Cargo» που υποβλήθηκε την 31η Οκτωβρίου 2024, όπως επικαιροποιήθηκε.

([83]) Από τη ρήτρα 2 παράγραφος 1 της «συμφωνίας δανείου υβριδικής μορφής σχετικά με χρηματοδοτικό πλαίσιο [842] 000000 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

Τα ανωτέρω δάνεια μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά και μόνο για την αναχρηματοδότηση υφιστάμενων συμφωνιών δανείων μεταξύ των συμβαλλομένων ([84]).

Το επιτόκιο για τις εκταμιευόμενες δόσεις θα ισούται με ([85]): i) επιτόκιο ανταλλαγής σε EUR πενταετούς διάρκειας (2,275 % στα μέσα του Νοεμβρίου του 2024) ([86])· ii) συν το περιθώριο που καθορίζεται σύμφωνα με τις συνθήκες της αγοράς για την αναχρηματοδότηση του δανειστή (τον Σεπτέμβριο του 2024, το περιθώριο ήταν […] % ετησίως για αναλήψεις σε EUR) και σύμφωνα με την καθορισμένη αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας του δανειολήπτη (επί του παρόντος, η αξιολόγηση του δανειστή για τον δανειολήπτη είναι «[…]»). Οι αξιολογήσεις συνήθως επανεξετάζονται και αναπροσαρμόζονται σε ετήσια βάση· και iii) συν περιθώριο […] % ετησίως το οποίο αντικατοπτρίζει τη μειωμένη εξασφάλιση των δανείων. Το εν λόγω περιθώριο προέκυψε από τη σύγκριση της αγοραίας αποτίμησης του ομολόγου μειωμένης εξασφάλισης του ομίλου DB που λήγει το 2029 με τις λήξεις διαπραγματεύσιμων μετοχών υψηλής εξοφλητικής προτεραιότητας του ομίλου DB. Επομένως, το εφαρμοστέο επιτόκιο ανέρχεται επί του παρόντος σε […] % σε ετήσια βάση.

Επιπλέον, η DB Cargo μπορεί να χρησιμοποιήσει τα δάνεια μόνο εάν το σχέδιο αναδιάρθρωσης τηρείται κατά τον χρόνο του αιτήματος. Αυτό σημαίνει, ειδικότερα, την επίτευξη από την DB Cargo των ακόλουθων χρηματοοικονομικών δεικτών ([87]):

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

Δυνάμει των ανωτέρω συμφωνιών δανείων, ο δανειστής (DB AG) δικαιούται, οποτεδήποτε, να μετατρέψει μία ή περισσότερες ανεξόφλητες δόσεις ή ποσά ανεξόφλητων δόσεων σε μετοχικό κεφάλαιο μέσω της κατανομής του αποθεματικού της DB Cargo, υπό τον όρο ότι η DB Cargo έχει θετικό ετήσιο πλεόνασμα επί δύο τουλάχιστον διαδοχικά ημερολογιακά έτη, έως το διπλάσιο του συσσωρευμένου ετήσιου πλεονάσματος από την 1η Ιανουαρίου 2025, από το οποίο μπορούν να αφαιρεθούν ποσά τα οποία έχουν ήδη μετατραπεί σε μετοχικό κεφάλαιο ([88]).

Τέλος, ο δανειολήπτης δεν δικαιούται να παρέχει πιστωτικές ή άλλες χρηματοοικονομικές υπηρεσίες σε τρίτους (εξαιρουμένων του δανειστή και της Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]).

στ) 325 εκατ. EUR διευκόλυνσης πιστωτικού ορίου ήδη χορηγηθείσας και υπογεγραμμένης από την DB AG, ποσό διαθέσιμο από την 1η Αυγούστου 2024 έως και την 31η Δεκεμβρίου 2026 ([90]). Το εφαρμοστέο επιτόκιο για την επιμέρους ανάληψη υπολογίζεται βάσει του διατραπεζικού επιτοκίου δανεισμού (για παράδειγμα, Euribor 6 μηνών 2,743 % στα μέσα του Νοεμβρίου του 2024, σε ετήσια βάση) ([91]) το οποίο εφαρμόζεται στη συμφωνηθείσα περίοδο επιτοκίου κατά τον χρόνο της αίτησης δανείου (δεδομένα αγοράς Reuters) συν περιθώριο το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με τις συνθήκες της αγοράς (επί του παρόντος […] % ετησίως για αναλήψεις σε EUR) για την αναχρηματοδότηση του δανειστή και σύμφωνα με την καθορισμένη αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας του δανειολήπτη. Η αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας του δανειολήπτη από τον δανειστή είναι επί του παρόντος «[…]». Οι αξιολογήσεις συνήθως επανεξετάζονται και αναπροσαρμόζονται σε ετήσια βάση. Επομένως, το εφαρμοστέο επιτόκιο, π.χ., για περίοδο 6 μηνών ανέρχεται επί του παρόντος σε […] % σε ετήσια βάση.

([84]) Από τη ρήτρα 1 παράγραφος 3 της «συμφωνίας δανείου υβριδικής μορφής σχετικά με χρηματοδοτικό πλαίσιο [842] 000000 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

([85]) Από τη ρήτρα 5 παράγραφοι 1 και 2 της «συμφωνίας δανείου υβριδικής μορφής σχετικά με χρηματοδοτικό πλαίσιο [842] 000000 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

([86]) Όπως υπολογίστηκε από δημόσια διαθέσιμες πηγές, όπως www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).

([87]) Από τη ρήτρα 2 παράγραφος 3 της «συμφωνίας δανείου υβριδικής μορφής σχετικά με χρηματοδοτικό πλαίσιο [842] 000000 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

([88]) Από τη ρήτρα 7 στοιχείο a) της «συμφωνίας δανείου υβριδικής μορφής σχετικά με χρηματοδοτικό πλαίσιο [842] 000000 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

([89]) Από τη ρήτρα 12 της «συμφωνίας δανείου υβριδικής μορφής σχετικά με χρηματοδοτικό πλαίσιο [842] 000000 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

([90]) Από τη ρήτρα 1 παράγραφοι 1 και 2 της «συμφωνίας-πλαισίου σχετικά με πιστωτικό όριο ύψους 325 000 000,00 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

([91]) Όπως προκύπτει από δημόσια διαθέσιμες πηγές όπως www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

Βάσει της συμφωνίας δανείου, η DB Cargo δεν δικαιούται να παρέχει πιστωτικές ή άλλες χρηματοοικονομικές υπηρεσίες σε τρίτους (εξαιρουμένων του δανειστή και της Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

Επιπλέον, η DB Cargo δεσμεύεται να εξασφαλίζει την προηγούμενη έγκριση των επιτροπών πίστωσης της DB AG για τις ακόλουθες αποφάσεις στον τομέα της εμπορικής πολιτικής ([93]):

α) υπό τον όρο ότι η DB Cargo έκανε χρήση του πιστωτικού ορίου έως το ποσό των 250 εκατ. EUR κατά τον κρίσιμο χρόνο: i) έργα επένδυσης και εκποίησης, τα οποία δεν περιλαμβάνονται στον τρέχοντα μεσοπρόθεσμο επιχειρηματικό προγραμματισμό, συνολικού ύψους άνω των 10 εκατ. EUR ανά έργο, και ii) ανάληψη άλλων μελλοντικών δεσμεύσεων, οι οποίες δεν περιλαμβάνονται στον τρέχοντα μεσοπρόθεσμο επιχειρηματικό προγραμματισμό, συνολικού ύψους άνω των 10 εκατ. EUR ανά έργο·

β) υπό τον όρο ότι η DB Cargo έκανε χρήση του πιστωτικού ορίου άνω των 250 εκατ. EUR κατά τον κρίσιμο χρόνο: i) έργα επένδυσης και εκποίησης συνολικής αξίας άνω των 5 εκατ. EUR ανά έργο και ii) ανάληψη άλλων μελλοντικών δεσμεύσεων αξίας άνω των 5 εκατ. EUR ανά έργο·

γ) στην περίπτωση έργων πώλησης και επαναμίσθωσης, η DB Cargo δεσμεύεται ότι θα εξασφαλίσει τον έλεγχο των συνθηκών της αγοράς από τον δανειστή.

Τέλος, η παροχή της διευκόλυνσης πιστωτικού ορίου τελεί υπό την αίρεση ότι η DB Cargo θα δεσμευτεί ότι θα διασφαλίσει την τήρηση των ακόλουθων χρηματοοικονομικών δεικτών και ότι θα λάβει, εφόσον απαιτείται, διορθωτικά μέτρα για την αποφυγή της υπέρβασης του δείκτη. Σε περίπτωση υπέρβασης του δείκτη, ο πιστωτής δικαιούται να καταγγείλει τη συμφωνία πίστωσης ([94]).

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

β) 434 εκατ. EUR προσωρινού πιστωτικού ορίου ήδη χορηγηθέντος και υπογεγραμμένου από την DB AG, ποσό διαθέσιμο από την 1η Αυγούστου 2024 έως και την 31η Μαρτίου 2025 ([95]) με όρους αγοράς. Το εφαρμοστέο επιτόκιο υπολογίζεται βάσει του διατραπεζικού επιτοκίου δανεισμού για τη συμφωνηθείσα περίοδο επιτοκίου (για παράδειγμα, Euribor 6 μηνών 2,743 % στα μέσα του Νοεμβρίου του 2024, σε ετήσια βάση) ([96]) κατά τον χρόνο της αίτησης δανείου (βάσει δεδομένων αγοράς πραγματικού χρόνου της υπηρεσίας Reuters) συν περιθώριο το οποίο καθορίζεται σύμφωνα με τις συνθήκες της αγοράς (επί του παρόντος […] % ετησίως για αναλήψεις σε EUR) για την αναχρηματοδότηση του δανειστή και σύμφωνα με την καθορισμένη αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας του δανειολήπτη ([97]). Η πιστοληπτική αξιολόγηση του δανειολήπτη είναι επί του παρόντος «[…]». Οι αξιολογήσεις συνήθως επανεξετάζονται και αναπροσαρμόζονται σε ετήσια βάση. Επομένως, το εφαρμοστέο επιτόκιο, π.χ., για περίοδο 6 μηνών ανέρχεται κατά τον χρόνο της απόφασης της Επιτροπής σε […] % σε ετήσια βάση.

([92]) Από τη ρήτρα 12 παράγραφος 1 της «συμφωνίας-πλαισίου σχετικά με πιστωτικό όριο ύψους 325 000 000,00 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

([93]) Από τη ρήτρα 12 παράγραφος 2 της «συμφωνίας-πλαισίου σχετικά με πιστωτικό όριο ύψους 325 000 000,00 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

([94]) Από τη ρήτρα 12 παράγραφος 3 της «συμφωνίας-πλαισίου σχετικά με πιστωτικό όριο ύψους 325 000 000,00 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

([95]) Από τη ρήτρα 1 παράγραφοι 1 και 2 της «συμφωνίας-πλαισίου σχετικά με ενδιάμεσο πιστωτικό όριο ("ενδιάμεση χρηματοδότηση") ύψους 434 000 000,00 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

([96]) Όπως προκύπτει από δημόσια διαθέσιμες πηγές όπως www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

([97]) Από τη ρήτρα 5 παράγραφος 1 της «συμφωνίας-πλαισίου σχετικά με ενδιάμεσο πιστωτικό όριο ("ενδιάμεση χρηματοδότηση") ύψους 434 000 000,00 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

Έως την πλήρη εξόφληση όλων των ανεξόφλητων ποσών πίστωσης στο πλαίσιο των ανωτέρω πιστωτικών ορίων, η DB Cargo δεσμεύεται να μην παράσχει καμία εξασφάλιση σε άλλους πιστωτές, ειδικότερα με τη μορφή επιβάρυνσης όσον αφορά υφιστάμενα ή μελλοντικά περιουσιακά στοιχεία, εκτός εάν ο δανειστής έχει συγκατατεθεί προηγουμένως εγγράφως στη χορήγηση τέτοιων εγγυήσεων ([98]).

γ) [460-560] εκατ. EUR εκποιήσεων οι οποίες θα πρέπει να υλοποιηθούν έως το 2026 [όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 305 στοιχείο α) και στην αιτιολογική σκέψη 318) και περιλαμβάνουν τα εξής:

α) την αναμενόμενη πώληση περιουσιακού στοιχείου (μηχανών έλξης) λόγω της αύξησης του μεριδίου των υπεργολαβιών μεταφορών κλειστής αμαξοστοιχίας αξίας περίπου […] εκατ. EUR στο διάστημα από το 2025 έως το 2026,

β) την προγραμματισμένη πώληση πλεονασματικών μηχανών έλξης συνδυασμένων μεταφορών αξίας περίπου […] εκατ. EUR στο διάστημα από το 2025 έως το 2026,

γ) την προγραμματισμένη πώληση πλεονασματικών μηχανών έλξης του γερμανογαλλικού διαδρόμου αξίας περίπου […] εκατ. EUR στο διάστημα από το 2025 έως το 2026,

δ) την εκποίηση επιλεγμένων συμμετοχών σε θυγατρικές ([…]) αξίας περίπου […] εκατ. EUR το 2025 και

ε) την αναμενόμενη πώληση σημαντικού μεριδίου της DB Cargo […] στο διάστημα από το 2025 έως το 2026,

στ) είσπραξη από […] απαιτήσεων ύψους [100-140] εκατ. EUR της DB Cargo, οι οποίες έχουν ευνοϊκό προφίλ πίστωσης και, επομένως, χαμηλότερο κόστος χρηματοδότησης,

ζ) ανάληψη από την DB JobService GmbH πληρωμών αποδοχών και αποζημιώσεων απόλυσης για τους εργαζομένους της DB Cargo συνολικού ύψους [100-140] εκατ. EUR, οι οποίες είναι απόρροια του σχεδίου αναδιάρθρωσης, κατ' εφαρμογή συλλογικών συμβάσεων εργασίας και του εσωτερικού κανονισμού του ομίλου DB AG. Η DB JobService GmbH ενεργεί ως υπηρεσία απασχόλησης και τοποθέτησης του ομίλου, την οποία η DB AG έχει συμφέρον να διατηρεί σε κεντρικό επίπεδο ως εσωτερική (in-house) αγορά εργασίας, λόγω των συνεργειών και της εξοικονόμησης κόστους όσον αφορά την αντιστοίχιση προσόντων ή το ύψος των αποζημιώσεων απόλυσης, σε σύγκριση με την εξωτερική ανάθεση της υπηρεσίας σε τρίτους.

(258) Η ίδια συμμετοχή του δικαιούχου στο κόστος αναδιάρθρωσης, λαμβανομένων υπόψη των διαφόρων πηγών χρηματοδότησης που ανέφεραν οι γερμανικές αρχές, συνοψίζεται στον πίνακα 19 και θα ανέλθει συνολικά σε 2 291 εκατ. EUR, ήτοι το 54 % του κόστους αναδιάρθρωσης ύψους 4 205 εκατ. EUR, όπως προκύπτει κατ' εκτίμηση.

Πίνακας 19

Σύνοψη του κόστους αναδιάρθρωσης και των πηγών χρηματοδότησής του

(εκατ. EUR)

ΚΟΣΤΟΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ	εκατ. EUR	ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	εκατ. EUR
Πραγματικές ζημίες εκμετάλλευσης (2022 έως 2023)	1 442	**Ίδια συμμετοχή**, εκ της οποίας	**2 291**
Αναμενόμενες ζημίες εκμετάλλευσης (2024)	472	Μειωμένης εξασφάλισης δάνεια μετατρέψιμα σε κεφάλαιο DB AG	842
Αναμενόμενες ζημίες εκμετάλλευσης (2025)	[…]	Διευκόλυνση πιστωτικού ορίου DB AG	325
Δαπάνες προσωπικού (JobService GmbH)	[…]	Προσωρινό πιστωτικό όριο DB AG	434
Άλλα έξοδα μεταφοράς επιχειρηματικής δραστηριότητας σε θυγατρικές της DB Cargo	[…]	Εκποιήσεις	4 […]
Αναχρηματοδότηση ληξιπρόθεσμων δανείων, κεφαλαιουχικές δαπάνες, λειτουργικές δαπάνες, κεφάλαιο κίνησης	2 020	Είσπραξη απαιτήσεων	[…]
		Συνεισφορά της JobService GmbH	[…]
Σύνολο κόστους αναδιάρθρωσης	**4 205**		
		Ενίσχυση αναδιάρθρωσης, εκ της οποίας	**1 914**
		Πραγματική κάλυψη ΣΜΚΖ (2022-2023)	1 442
		Αναμενόμενη κάλυψη ΣΜΚΖ (2024)	472

([98]) Από τη ρήτρα 14 παράγραφος 2 της «συμφωνίας-πλαισίου σχετικά με ενδιάμεσο πιστωτικό όριο ("ενδιάμεση χρηματοδότηση") ύψους 434 000 000,00 EUR» (από τη μετάφραση στην αγγλική γλώσσα).

4.1.4.2.3. Χρηματοοικονομικές προβλέψεις στο βασικό σενάριο και στο απαισιόδοξο σενάριο

(259) Η Γερμανία εξηγεί ότι στόχος όλων των παραδοχών υπό τις οποίες η DB Cargo εφαρμόζει επί του παρόντος το συνολικό σχέδιο αναδιάρθρωσης είναι η αποκατάσταση της κερδοφορίας της εταιρείας. Η DB Cargo κατάρτισε το σχέδιο αναδιάρθρωσης σε στενή συνεργασία με εξωτερικούς συμβούλους. Η Γερμανία επισημαίνει ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης τελεί ήδη υπό εφαρμογή και ότι έχουν ξεκινήσει οι απαιτούμενες από τον νόμο διαβουλεύσεις με εκπροσώπους των εργαζομένων της DB Cargo.

(260) Η Γερμανία εξηγεί ότι οι υποκείμενες παραδοχές για το κόστος στο διάστημα από το 2025 έως το 2029 βασίζονται σε προβλέψεις του ομίλου DB, εξαιρουμένης της εξέλιξης του κόστους μηχανών έλξης και φορταμαξών, η οποία υπόκειται στις γενικές προσδοκίες για την εξέλιξη του πληθωρισμού. Στο διάστημα από το 2025 έως το 2029 οι προβλέψεις για την εξέλιξη του κόστους έχουν ως εξής:

Πίνακας 20

Παραδοχές κόστους 2025-2029

Κατηγορίες δαπανών (Εξέλιξη από έτος σε έτος)	2025	2026	2027	2028	2029	CAGR 2025-2029
Ενέργεια	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Διαδρομή	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Εγκαταστάσεις δικτύου DB	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Διεθνής αγορά υπηρεσιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Εγχώρια αγορά υπηρεσιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Διεθνής ανταλλαγή υπηρεσιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Εγχώρια ανταλλαγή υπηρεσιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Λειτουργικές δαπάνες προσωπικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Γενικές δαπάνες προσωπικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Λοιπές δαπάνες	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 57.

(261) Η Γερμανία υποστηρίζει ότι οι παραδοχές του βασικού σεναρίου του σχεδίου αναδιάρθρωσης αφορούν όλα τα τμήματα επιχειρηματικής δραστηριότητας της DB Cargo (μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας, μεταφορές κλειστής αμαξοστοιχίας, συνδυασμένες μεταφορές) και βασίζονται σε τέσσερις κύριους πυλώνες.

(262) Πρώτον, προτείνεται μια εκ βάθρων αλλαγή του συστήματος παραγωγής, η οποία καταργεί τις διασυνδέσεις μεταξύ τμημάτων επιχειρηματικής δραστηριότητας και ενισχύει τα κίνητρα της διοίκησης για χωριστές επιχειρηματικές δραστηριότητες. Η αλλαγή αυτή θα μειώσει την πολυπλοκότητα των εργασιών και, επομένως, θα αυξήσει την ευρωστία και την ποιότητα των εκροών της παραγωγής της DB Cargo σε όλα τα τμήματα επιχειρηματικής δραστηριότητας. Η αλλαγή του συστήματος παραγωγής θα καταστήσει επίσης δυνατή τη μείωση των γενικών εξόδων.

(263) Δεύτερον, δίνοντας προτεραιότητα στην κερδοφορία σε σχέση με την ανάπτυξη, η DB Cargo επικεντρώνεται στα τμήματα και στους πελάτες ως προς τους οποίους η DB Cargo κατέχει, ή θα επιτύχει μετά την υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, ανταγωνιστική θέση στην αγορά, δηλαδή τους τομείς στους οποίους μπορεί να παράγει με το χαμηλότερο κόστος ή να προσφέρει μοναδικό χαρτοφυλάκιο προϊόντων.

(264) Τρίτον, η DB Cargo είναι ανοικτή σε ευκαιρίες οι οποίες θα καταστήσουν πιο ευέλικτη την επιχειρηματική δραστηριότητα καθώς και σε ευκαιρίες συνεργασίας με τρίτους εταίρους, τις οποίες διερευνά ενεργά, με σκοπό την υλοποίηση συμφωνιών υπεργολαβίας ή τη δημιουργία κοινοπραξιών σε αγορές με ευκαιρίες μελλοντικής ανάπτυξης, εάν και εφόσον τέτοιες ευκαιρίες εμφανιστούν στο μέλλον.

(265) Τέλος, τέταρτον, το σχέδιο αναδιάρθρωσης συνεπάγεται σημαντικές αλλαγές στον τρόπο οργάνωσης των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι, σε συνδυασμό με ένα καθεστώς δημόσιας χρηματοδότησης για τις μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας, το μέτρο θα καταστήσει δυνατή την αποκατάσταση της κερδοφορίας του εν λόγω διαρθρωτικά μειονεκτούντος τμήματος.

(266) Η Γερμανία επισημαίνει ότι, ως αποτέλεσμα του σχεδίου αναδιάρθρωσης, στο πλαίσιο του βασικού σεναρίου, η DB Cargo αναμένεται να καταστεί κερδοφόρα το 2026 και να παραμείνει κερδοφόρα σε διαρκή βάση (με στόχο θετικών EBIT ύψους 251 εκατ. EUR το 2028 και 268 εκατ. EUR το 2030). Αυτό συνεπάγεται περιθώριο EBIT 6,3 % το 2028 καθώς και το 2030, το οποίο, κατά τη Γερμανία, θα είναι σύμφωνο με τους τρέχοντες δείκτες αναφοράς του κλάδου.

(267) Το βασικό σενάριο λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι, μολονότι η συνολική θέση της DB Cargo στη γερμανική αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι πολύ πιθανό να επιδεινωθεί, όπως και τα προηγούμενα έτη, η DB Cargo αναμένει σχετικά σταθερές απόλυτες εκροές παραγωγής κατά τα επόμενα έτη για τις μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας και κλειστής αμαξοστοιχίας (αντίθετα προς τη μείωση των συνδυασμένων μεταφορών), οι οποίες θα συμβάλουν στην ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, επομένως, στην αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών.

(268) Η Γερμανία υποστηρίζει περαιτέρω ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης λαμβάνει υπόψη σημαντικές συνεισφορές εκ μέρους του προσωπικού της DB Cargo σε σχέση με την αύξηση της ευελιξίας και την εφαρμογή νέων, προαιρετικών (πλην όμως αμειβόμενων) συστημάτων βαρδιών με μεγαλύτερους χρόνους λειτουργίας για τους οδηγούς αμαξοστοιχιών. Στις 2 Οκτωβρίου 2024 η επιτροπή συγκερασμού συμφερόντων της DB Cargo συμφώνησε σε μείωση του προσωπικού κατά 4 582 εργαζομένους πλήρους απασχόλησης έως το τέλος του Δεκεμβρίου του 2026 (περίπου το 25 % του προσωπικού σε σύγκριση με τον Δεκέμβριο του 2023), η οποία θα αυξηθεί σε 4 943 εργαζομένους πλήρους απασχόλησης (περίπου το 27 % του προσωπικού) έως το τέλος του Δεκεμβρίου του 2029.

(269) Λαμβανομένου υπόψη του τρέχοντος οικονομικού περιβάλλοντος, το οποίο χαρακτηρίζεται από έλλειψη ειδικευμένων εργαζομένων, την αυξανόμενη ζήτηση του ιδιωτικού τομέα για βιώσιμους τρόπους μεταφορών και την οικονομική στήριξη του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας, η Γερμανία εκτιμά ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα επωφεληθεί από θετικές εξωτερικές συνθήκες και ότι η βιωσιμότητα θα αποκατασταθεί εντός της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(270) Βάσει των ανωτέρω, η Γερμανία υποστηρίζει ότι το βασικό σενάριο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo θα καταστήσει εκ νέου βιώσιμη την εταιρεία έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης (31 Δεκεμβρίου 2026), οπότε η εταιρεία αναμένεται να έχει θετικό εισόδημα ύψους 95 εκατ. EUR.

(271) Η Γερμανία εξηγεί ότι οι ανωτέρω οικονομικές επιδόσεις αναμένεται να επιτευχθούν χάρη στην ύπαρξη θετικών EBIT ήδη από το 2026 (ύψους 188 εκατ. EUR), ως αποτέλεσμα της μέτριας αύξησης των εσόδων ([…]) σε σχέση με τη βάση κόστους, η οποία αναμένεται να παραμείνει ουσιαστικά αμετάβλητη κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης ([…]) σε συνδυασμό με σημαντική αναδιάρθρωση του προσωπικού ([…]) και αύξηση της παραγωγικότητας καθώς η επιχειρηματική δραστηριότητα θα καταστεί πιο ευέλικτη (κόστος υλικών και άλλα λειτουργικά έξοδα […]).

(272) Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι η μέτρια αύξηση των εσόδων στο βασικό σενάριο είναι κυρίως αποτέλεσμα διαφόρων μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης που περιγράφηκαν ανωτέρω στο τμήμα 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.) και ειδικότερα των μέτρων που περιγράφονται κατωτέρω.

α) Τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας: οι προκύπτουσες βελτιώσεις της ποιότητας του προϊόντος θα καταστήσουν δυνατές τις αναπροσαρμογές της τιμής βάσης και η αναμενόμενη ομοσπονδιακή επιδότηση των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας αναμένεται να συμβάλει σε θετικά λειτουργικά αποτελέσματα για το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας το 2026 και σε αποκατάσταση εύλογης κερδοφορίας επί του επιπέδου καθαρού εισοδήματος από το 2027 και έπειτα. Η εξέλιξη των τιμών αντικατοπτρίζει μετακύλιση των αυξήσεων του κόστους συντελεστών

παραγωγής. Ως εκ τούτου, στο διάστημα από το 2025 έως το 2030, στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας προβλέπεται μέτρια αύξηση όγκων με σύνθετο ρυθμό ετήσιας ανάπτυξης (στο εξής: CAGR) […] %, ενώ οι τιμές αναμένεται να αυξηθούν σταθερά με CAGR […] %. Ωστόσο, η Γερμανία υπογραμμίζει ότι, χωρίς την ομοσπονδιακή στήριξη του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας, παρά τα εφαρμοστέα μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης, το συγκεκριμένο τμήμα θα εξακολουθήσει να καταγράφει ζημίες.

α) Τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας: βάσει της βελτίωσης της αποδοτικότητας και της ποιότητας, η DB Cargo αναμένει ότι θα μπορέσει να προβεί σε μέτρια αύξηση των τιμών με προβλεπόμενο CAGR ([99]) περίπου […] % στην αγορά. Επιπλέον, αναμένονται πρόσθετες δυνατότητες εσόδων λόγω του αποτελέσματος της διάρθρωσης των εμπορευματικών μεταφορών συνεπεία της μεταβολής της παγκόσμιας πολιτικής κατάστασης (π.χ. προς όφελος της ενέργειας και του αμυντικού εξοπλισμού). Ως εκ τούτου, στο διάστημα από το 2025 έως το 2030, στο τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας προβλέπεται οριακή αύξηση όγκων με CAGR […] %, ενώ οι τιμές αναμένεται να αυξηθούν σταθερά με CAGR […] %. Η εξέλιξη των τιμών αντικατοπτρίζει μετακύλιση των αυξήσεων του κόστους συντελεστών παραγωγής.

β) Τμήμα συνδυασμένων μεταφορών: διερευνώνται επιλογές για εταιρικές σχέσεις σε τμήματα της αγοράς με μελλοντικές ευκαιρίες ανάπτυξης, δηλαδή στο τμήμα των θαλάσσιων συνδυασμένων μεταφορών. Στο διάστημα από το 2025 έως το 2030, στο τμήμα θαλάσσιων συνδυασμένων μεταφορών προβλέπεται μέτρια αύξηση όγκων με CAGR […] %, ενώ οι τιμές αναμένεται να αυξηθούν σταθερά με CAGR […] %. Η εξέλιξη των τιμών αντικατοπτρίζει μετακύλιση των αυξήσεων του κόστους συντελεστών παραγωγής.

(273) Εξάλλου, η Γερμανία εξηγεί ότι η μείωση των εξόδων στο βασικό σενάριο είναι πρωτίστως αποτέλεσμα διαφόρων μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης που περιγράφηκαν ανωτέρω στο τμήμα 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.) και ειδικότερα των μέτρων που περιγράφονται κατωτέρω.

α) Τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας: η εκ βάθρων αλλαγή του συστήματος παραγωγής (συμπύκνωση) καθώς και η θεμελιώδης αναθεώρηση και ο εκ νέου σχεδιασμός του δικτύου μεμονωμένης φορτάμαξας της DB Cargo, μεταξύ άλλων, μέσω της αύξησης των συχνοτήτων δρομολογίων σε μεγάλες αποστάσεις, της αναθεώρησης των υπηρεσιών σύνδεσης και διανομής καθώς και της τυποποίησης της εμπορικής προσφοράς.

β) Τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας: η μετάβαση σε λειτουργία έξυπνου παρόχου υπηρεσιών εφοδιαστικής μέσω i) βελτιστοποίησης χαρτοφυλακίου πελατών προς πολύπλοκες και καινοτόμες λύσεις σιδηροδρομικών μεταφορών και υλοποίησης ειδικών υπηρεσιών διασύνδεσης για σημαντικούς πελάτες και ii) αύξησης της ευρωστίας και της ποιότητας της παραγωγής, μεταξύ άλλων μέσω του διαχωρισμού της παραγωγής κλειστών αμαξοστοιχιών από τις μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας και βελτίωσης της παραγωγικότητας μέσω πιο ευέλικτων συμβάσεων εργασίας με μεγαλύτερους χρόνους λειτουργίας για τους οδηγούς αμαξοστοιχιών (σε οικειοθελή βάση) και χρήσης εξωτερικών παρόχων υπηρεσιών.

γ) Τμήμα συνδυασμένων μεταφορών: η συμπύκνωση της παραγωγής και η ανάπτυξη αυτοτελών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων με ειδικούς πόρους, που, κατά την DB Cargo, θα ενισχύουν τα κίνητρα διαχείρισης (βάσει διατερματικής ιδιοκτησίας) και, επομένως, την αποδοτικότητα. Βασικά μέτρα είναι η βελτιστοποίηση του χαρτοφυλακίου με τη σταδιακή κατάργηση μη κερδοφόρων μεταφορών (π.χ. μείωση κατά περίπου […] % του όγκου των πωλήσεων προς μεταφορείς), τη μεταβολή του προσφερόμενου δικτύου για χερσαίες συνδυασμένες μεταφορές και την εφαρμογή αναθεωρημένου μοντέλου παραγωγής το οποίο καταργεί σταδιακά το υφιστάμενο μοντέλο πραγματοποίησης των ελιγμών όλων των θαλάσσιων φορταμαξών σε ενιαίο κέντρο στο Maschen (κοντά στον λιμένα του Αμβούργου). Επιπροσθέτως, οι διαδικασίες θα εξορθολογιστούν βάσει συγκεκριμένων επιχειρηματικών αναγκών. Επιπλέον, η επιτροπή συγκερασμού συμφερόντων συμφώνησε, στις 2 Οκτωβρίου 2024, να τροποποιήσει τον υφιστάμενο κανονισμό εργασίας της DB Cargo όσον αφορά τις συνδυασμένες μεταφορές. Η Γερμανία εξηγεί ότι τούτο συνεπάγεται σημαντική απλούστευση του επιχειρηματικού μοντέλου της DB Cargo για τις συνδυασμένες μεταφορές, η οποία θα επιτύχει την ίδια ποσοτική αύξηση παραγωγικότητας με εκείνη που επιτεύχθηκε με την πρόταση που διατυπώθηκε προηγουμένως για τη μείωση της παροχής υπηρεσιών έλξης από την DB Cargo και τη μεταβίβαση της εν λόγω δραστηριότητας σε θυγατρικές εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες έλξης και έχουν μεγαλύτερη ευελιξία στις συμβάσεις εργασίας τους και, επομένως, έχουν ως αποτέλεσμα μεγαλύτερη παραγωγικότητα των οδηγών αμαξοστοιχιών (π.χ. αλλαγή κατεύθυνσης σε απομακρυσμένο σταθμό, ειδική αποζημίωση χρόνου ταξιδίου). Η Γερμανία εξηγεί περαιτέρω ότι η επίτευξη της ως άνω συμφωνίας τον Οκτώβριο του

([99]) CAGR: σύνθετος ρυθμός ετήσιας ανάπτυξης.

2024 θα παράσχει στην DB Cargo τη δυνατότητα να μειώσει τον αριθμό των οδηγών αμαξοστοιχιών της, των γενικών εξόδων παραγωγής και του προσωπικού του κέντρου εποπτείας, χάρη στον νέο κανονισμό εργασίας ο οποίος καθιστά δυνατή την αύξηση της παραγωγικότητας. Ως εκ τούτου, η DB Cargo δεν θα χρειαστεί να μεταφέρει δραστηριότητες σε θυγατρικές εταιρείες παροχής υπηρεσιών έλξης. Τα μέτρα είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση των οδηγών αμαξοστοιχιών κατά περίπου 330 ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης, των εργαζομένων προγραμματισμού της παραγωγής και συντονισμού κατά περίπου 130 ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης καθώς και του προσωπικού του κέντρου εποπτείας κατά περίπου 155 θέσεις ισοδύναμης πλήρους απασχόλησης σε σύγκριση με τον πραγματικό αριθμό τέτοιων θέσεων τον Ιούλιο του 2023. Βάσει των ανωτέρω, η Γερμανία εκτιμά ότι η DB Cargo μπορεί να πραγματοποιήσει σημαντικές εξοικονομήσεις κόστους και στο συγκεκριμένο τμήμα.

(274) Επιπλέον, η Γερμανία επισημαίνει ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει μέτρα σχετικά με τα γενικά διοικητικά έξοδα και τα γενικά έξοδα παραγωγής. Αφενός, η Γερμανία αναμένει ότι η αρχή της προτεραιότητας των κερδών επί της ανάπτυξης και η βελτιστοποίηση του χαρτοφυλακίου θα καταστήσουν δυνατή τη μείωση των γενικών εξόδων, π.χ. όσον αφορά το προσωπικό και τα σχετικά με το προσωπικό έξοδα όπως το κόστος μίσθωσης χώρου γραφείων. Αφετέρου, η Γερμανία εξηγεί ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα υλοποιήσει διάφορα μέτρα αποδοτικότητας, περιλαμβανομένων εκτεταμένης τυποποίησης των δομών πληροφορικής, μείωσης των αλληλεπικαλυπτόμενων οργανωτικών δομών και αναθεώρησης των διαδικασιών προγραμματισμού και αποστολής και των διαδικασιών του κέντρου εποπτείας, και ότι αναμένεται ότι τα εν λόγω μέτρα θα συμβάλουν στη μείωση του κόστους και θα παράσχουν την ικανότητα παροχής κερδοφόρων υπηρεσιών σε ανταγωνιστική τιμή. Τα ανωτέρω μέτρα θα έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση των θέσεων απασχόλησης κατά περισσότερα από 400 ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης σε σύγκριση με τον πραγματικό αριθμό τέτοιων θέσεων τον Ιούλιο του 2023 (επιπλέον των μέτρων για τις συνδυασμένες μεταφορές που περιγράφηκαν ανωτέρω).

(275) Η Γερμανία τονίζει περαιτέρω ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo διαφέρει από τις παλαιότερες προσπάθειες αύξησης της αποδοτικότητας και της κερδοφορίας της εταιρείας. Ειδικότερα, η Γερμανία εξηγεί ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης βαίνει πέραν άλλων πιο σταδιακών μέτρων για τη βελτίωση της επιχειρησιακής αποδοτικότητας μέσω της θεμελιώδους μεταβολής των διαδικασιών παραγωγής της DB Cargo καθώς και της οργανωτικής δομής και της εταιρικής στρατηγικής της.

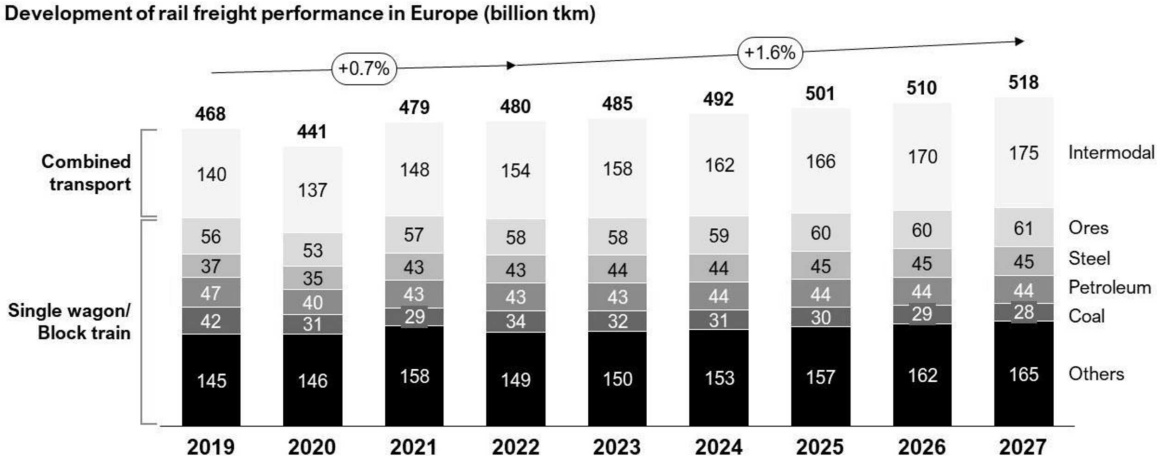
(276) Η Γερμανία επισημαίνει επιπλέον ότι οι εξωτερικές συνθήκες για την επιτυχή υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης θα είναι ευνοϊκότερες από ό,τι στο παρελθόν, τούτο δε για τους ακόλουθους λόγους.

α) Επιπλέον της υποκείμενης ανάπτυξης βασικών κλάδων, η πολιτική στήριξη (όπως συστήματα εμπορίας εκπομπών) και οι επενδύσεις σε σιδηροδρομικές υποδομές αναμένεται να υποκινήσουν την ανάπτυξη της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, μολονότι το μερίδιο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στους τρόπους μεταφορών παρέμεινε στάσιμο στο παρελθόν, η Γερμανία ισχυρίζεται ότι υπάρχει πλέον ισχυρή δέσμευση εκ μέρους τόσο της γερμανικής κυβέρνησης όσο και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για αύξηση του μεριδίου των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στους τρόπους μεταφορών καθώς και ότι η υψηλότερη προτεραιότητα που αποδίδεται στην απανθρακοποίηση του κλάδου των μεταφορών στο πλαίσιο των πολιτικών για την προστασία του κλίματος θα έχει ως αποτέλεσμα υψηλότερες επενδύσεις σε υποδομές στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και άμεση χρηματοδοτική στήριξη για την αντιστάθμιση υφιστάμενων διαρθρωτικών μειονεκτημάτων των δικτύων μεμονωμένης φορτάμαξας έναντι των οδικών μεταφορών με φορτηγά.

β) Επιπλέον, η Γερμανία εκτιμά ότι, παράλληλα με τον δημόσιο τομέα, η ζήτηση του ιδιωτικού τομέα για τρόπους μεταφορών με ουδέτερο ισοζύγιο διοξειδίου του άνθρακα αυξάνεται και ότι τούτο θα πρέπει να οδηγήσει σε μεγαλύτερη προθυμία πληρωμής για λύσεις σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από τους υφιστάμενους και τους μελλοντικούς πελάτες, στοιχείο το οποίο, κατά τη Γερμανία, θα συμβάλει με τη σειρά του στην ενίσχυση των σιδηροδρόμων στον διατροπικό ανταγωνισμό με τις οδικές μεταφορές.

γ) Τέλος, η Γερμανία υποστηρίζει ότι τα δημογραφικά στοιχεία μεταβάλλονται ταχέως επί του παρόντος εντός της DB Cargo και, επομένως, στηρίζουν την υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, καθώς οι εργαζόμενοι που εισήλθαν στην εταιρεία στο πλαίσιο των μεγάλων προγραμμάτων προσλήψεων κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 αρχίζουν πλέον να συνταξιοδοτούνται από την εταιρεία με αποτέλεσμα ποσοστά απωλειών προσωπικού λόγω συνταξιοδοτήσεων άνω του 3,5 % ετησίως, η δε διαδικασία αυτή πρόκειται να διαρκέσει έως το τέλος της δεκαετίας του 2020. Η Γερμανία ισχυρίζεται ότι η ανωτέρω διαδικασία στηρίζει το σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo, καθώς η ύπαρξη πλεονάζοντος προσωπικού δεν θα έχει ως αποτέλεσμα μεγάλη ανάγκη απολύσεων.

(277) Ως αποτέλεσμα των ανωτέρω, μολονότι τα τελευταία χρόνια εξωτερικές περιστάσεις, όπως οι εμπορικές συγκρούσεις και η πανδημία COVID-19, είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση της οικονομικής δραστηριότητας και, επομένως, ελαφρώς χαμηλότερη ζήτηση για σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές (εξέλιξη παρόμοια με αυτήν που έχει παρατηρηθεί σε άλλα τμήματα εμπορευματικών μεταφορών), κατά τα επόμενα έτη η αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών αναμένεται να καταγράψει εκ νέου ανάπτυξη, με CAGR 1,6 % από το 2022 έως το 2027.



Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 31ης Οκτωβρίου 2023, σ. 2024, 58, στοιχεία της εταιρείας συμβούλων SCI/Verkehr.

(278) Στο πλαίσιο της χωριστής εξέτασης κάθε επιμέρους τμήματος επιχειρηματικής δραστηριότητας, η Γερμανία υποβάλλει τις ακόλουθες παρατηρήσεις σχετικά με την αύξηση του όγκου:

α) Μεμονωμένη φορτάμαξα / Κλειστή αμαξοστοιχία: Η Γερμανία εξηγεί ότι μεγάλη ποικιλία εμπορευμάτων μεταφέρονται με μεμονωμένες φορτάμαξες ή κλειστές αμαξοστοιχίες. Ορισμένα από τα είδη εμπορευμάτων με τη μεγαλύτερη σημασία είναι τα μεταλλεύματα, ο χάλυβας, το πετρέλαιο, ο άνθρακας, τα χημικά προϊόντα, τα αυτοκίνητα, τα απόβλητα και τα καταναλωτικά αγαθά. Όπως και οι συνδυασμένες μεταφορές, οι μεταφορές κλειστής αμαξοστοιχίας και μεμονωμένης φορτάμαξας επλήγησαν από τις μακροοικονομικές διαταραχές των τελευταίων ετών, με αποτέλεσμα μείωση κατά 7 % το 2020 και ταχεία ανάκαμψη το επόμενο έτος (2021: 8,6 %).

β) Για την περίοδο από το 2022 έως το 2027, αναμένεται συνολική μέτρια αύξηση των όγκων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με CAGR 0,8 % ετησίως. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι η εν λόγω αύξηση υποκινείται από την ανάπτυξη των υποκείμενων κλάδων. Λόγω της οικονομικής μετατόπισης προς την παραγωγή ημικατεργασμένων προϊόντων ή της τάσης για χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, η ζήτηση για ορισμένες πρώτες ύλες (ιδίως μεταλλεύματα και άνθρακα) δεν αυξάνεται σε ολόκληρη την Ευρώπη. Κατά συνέπεια, η ζήτηση για μεταφορές με κλειστές αμαξοστοιχίες και μεμονωμένες φορτάμαξες αναμένεται ότι θα παραμείνει σταθερή ή θα μειωθεί στους εν λόγω κλάδους. Άλλα είδη προϊόντων (π.χ, χάλυβας, χημικά προϊόντα, αυτοκίνητα, καταναλωτικά αγαθά) αναμένεται να δημιουργήσουν πρόσθετη ζήτηση για μεταφορές κλειστών αμαξοστοιχιών και μεμονωμένης φορτάμαξας. Για παράδειγμα, ισχυρή ανάπτυξη (CAGR 8,6 % στο διάστημα από το 2022 έως το 2027) αναμένεται στην αυτοκινητοβιομηχανία, η οποία ανακάμπτει μετά τις προκλήσεις του παρελθόντος, π.χ. διαταραχές στην αλυσίδα εφοδιασμού. Συγχρόνως, αναπτύσσονται νέες αγορές οι οποίες αναμένεται ότι θα παράσχουν περαιτέρω δυνατότητες ανάπτυξης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Η Γερμανία εξηγεί ότι παραδείγματα τέτοιων επιχειρηματικών ευκαιριών είναι οι λύσεις σιδηροδρομικών αγωγών για πράσινο υδρογόνο, οι οποίες χρειάζονται σιδηροδρομικές συνδέσεις για την κάλυψη κενών στα υφιστάμενα δίκτυα αγωγών, έννοιες εφοδιαστικής για παραγωγή συσσωρευτών αυτοκινήτων καθώς και η απανθρακοποίηση του κλάδου του χάλυβα στην Ευρώπη που θα οδηγήσει σε νέες λύσεις κυκλικής οικονομίας, καθώς τα απορρίμματα μετάλλων θα διαδραματίσουν πολύ πιο σημαντικό ρόλο στην παραγωγή χάλυβα τα επόμενα έτη. Οι απαιτούμενοι όγκοι μεταφοράς μπορεί να οδηγήσουν σε αναβίωση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ως αποτέλεσμα των ανωτέρω εξελίξεων.

γ) Συνδυασμένες μεταφορές: Η Γερμανία επισημαίνει ότι οι συνδυασμένες μεταφορές αντιπροσωπεύουν το ένα τρίτο της ευρωπαϊκής αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και συντείνουν επίσης στην ανάπτυξη με ρυθμούς που είναι ιστορικά άνω του μέσου όρου και καταδεικνύουν ισχυρή ανάκαμψη μετά την πανδημία COVID-19 με ρυθμό 8,6 % το 2021 και 3,2 % το 2022, με αποτέλεσμα CAGR 4,2 % ετησίως στο διάστημα από το 2017 έως το 2022. Η Γερμανία εξηγεί ότι αναμένεται ότι τα επόμενα έτη η ανάπτυξη θα παραμείνει υψηλή με CAGR 2,6 % (2022-2027) οφειλόμενη κυρίως στην αύξηση του ΑΕΠ. Επιπλέον, η Γερμανία υποστηρίζει ότι οι συνδυασμένες μεταφορές θα επωφεληθούν από την αύξηση των όγκων ιδίως τελικών προϊόντων, την αύξηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε βασικούς ευρωπαϊκούς λιμένες, την αύξηση της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων και τις νέες τεχνολογίες χειρισμού για ημιρυμουλκούμενα. Συγχρόνως, οι συνδυασμένες μεταφορές γίνονται πιο προσιτές λόγω επενδύσεων σε υποδομές (ιδίως τερματικούς σταθμούς), οι οποίες καθιστούν δυνατή την αύξηση της δυναμικότητας κατ' αντιστοιχία προς την αύξηση της ζήτησης.

(279) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω προσδοκιών ανάπτυξης της αγοράς, η Γερμανία υποστηρίζει ότι οι παραδοχές της DB Cargo για την αύξηση των όγκων είναι συντηρητικές και ότι βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα η DB Cargo δεν στηρίζεται σε ανάπτυξη των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας υποκινούμενη από την αγορά. Η Γερμανία θεωρεί ότι, στα τμήματα της κλειστής αμαξοστοιχίας και των συνδυασμένων μεταφορών, ο προγραμματισμός της DB Cargo είναι κάτω του ρυθμού ανάπτυξης της αγοράς.

(280) Τέλος, η Γερμανία υποστηρίζει ότι οι ανωτέρω παρατηρήσεις σχετικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να αξιολογηθούν υπό το πρίσμα όχι μόνον του έντονου διατροπικού ανταγωνισμού με τις οδικές μεταφορές, αλλά και της εξαιρετικά ανταγωνιστικής αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφοράς, από ενδοτροπική άποψη. Στο πλαίσιο αυτό, η Γερμανία εξηγεί ότι φορείς εκμετάλλευσης, πλην της DB Cargo, αντιπροσωπεύουν συνολικό μερίδιο 57 % του όγκου σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία (σε τονοχιλιόμετρα το 2022), ποσοστό το οποίο είναι αξιόλογο σε σύγκριση με ό,τι συμβαίνει σε άλλα κράτη μέλη στην Ευρώπη. Συναφώς, η Γερμανία επισημαίνει ότι, μολονότι η DB Cargo είναι ο πρώην κατεστημένος φορέας εκμετάλλευσης, το μερίδιο της στον όγκο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία είναι το δεύτερο χαμηλότερο μερίδιο σε σύγκριση με το μερίδιο κάθε κατεστημένου φορέα εκμετάλλευσης στην αντίστοιχη χώρα του σε όλα τα κράτη μέλη στα οποία δραστηριοποιείται η DB Cargo. Η Γερμανία επισημαίνει περαιτέρω ότι, για παράδειγμα, η LINEAS κατέχει μερίδιο 57 % στο Βέλγιο, η Groupe SNCF κατέχει μερίδιο 67 % στη Γαλλία και η CD Cargo κατέχει μερίδιο 65 % στην Τσεχία. Συγχρόνως, το μερίδιο της DB Cargo επί του όγκου των γερμανικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έχει μειωθεί κατά 11 ποσοστιαίες μονάδες από το 2016.

4.1.4.2.3.1. Χρηματοοικονομικά δεδομένα βασικού σεναρίου

(281) Βάσει των ανωτέρω παραδοχών που χρησιμοποιήθηκαν για τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo, η Γερμανία εξηγεί ότι το βασικό σενάριο του σχεδίου αναδιάρθρωσης λαμβάνει υπόψη διάφορες εξελίξεις οι οποίες καταγράφηκαν το 2023 και στις αρχές του 2024, όπως απεργίες οδηγών αμαξοστοιχιών (από τον Ιανουάριο έως τον Απρίλιο του 2024), τη μείωση των ομοσπονδιακών προϋπολογισμών για καθεστώτα στήριξης, την αρνητική τάση για τους όγκους (χωρίς απεργία και περιλαμβανομένης της απώλειας όγκων μεταφοράς λόγω μετακύλισης τιμών) λόγω επιβράδυνσης της οικονομίας, τον πληθωρισμό και τις αυξήσεις των αποδοχών του προσωπικού, τον αυξημένο ανταγωνισμό τιμών και την καθυστέρηση υλοποίησης ορισμένων μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo. Η Γερμανία επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο αυτό, το βασικό σενάριο περιλαμβάνει επίσης αντίμετρα (αιτιολογική σκέψη 242), με στόχο την αντιμετώπιση των δυσμενών συνεπειών των ανωτέρω εξελίξεων, ώστε η αποκατάσταση της βιωσιμότητας της DB Cargo να επιτευχθεί εντός της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(282) Στον πίνακα 21 απεικονίζεται το προσδιορισμένο ποσοτικά αποτέλεσμα του βασικού σεναρίου με τη μορφή του προβλεπόμενου λογαριασμού αποτελέσματος της DB Cargo κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης (1η Ιανουαρίου 2022 έως 31η Δεκεμβρίου 2026).

Πίνακας 21

Λογαριασμός αποτελέσματος βασικού σεναρίου για την DB Cargo

σε εκατ. EUR

	Πραγματικό 2021	Πραγματικό 2022	Πραγματικό 2023	Πρόβλεψη 2024	Σχέδιο 2025	Σχέδιο 2026	Σχέδιο 2027	Σχέδιο 2028	Σχέδιο 2029	Σχέδιο 2030
Έσοδα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Συνολική επίδοση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Κόστος υλικών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δαπάνες προσωπικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Άλλα λειτουργικά έξοδα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Διεταιρικές υπηρεσίες	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

σε εκατ. EUR

	Πραγματικό 2021	Πραγματικό 2022	Πραγματικό 2023	Πρόβλεψη 2024	Σχέδιο 2025	Σχέδιο 2026	Σχέδιο 2027	Σχέδιο 2028	Σχέδιο 2029	Σχέδιο 2030
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Απόσβεση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Περιθώριο EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαροί τόκοι	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Εισόδημα από επενδύσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Άλλα χρηματοοικονομικά έσοδα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Έκτακτα έσοδα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Φόροι	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μεταφορά κερδών και ζημιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρό εισόδημα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 16.

(283) Όπως προκύπτει από τον πίνακα 21, η Γερμανία αναμένει ότι η DB Cargo θα συνεχίσει να καταγράφει ζημίες ύψους 348 εκατ. EUR το 2024 σε επίπεδο EBIT, μολονότι, από το 2026, το βασικό σενάριο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo προβλέπει θετικά EBIT, αρχίζοντας με […] εκατ. EUR έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης (τέλος του 2026), γενικά, χάρη σε νέες έννοιες παραγωγής οι οποίες καθιστούν δυνατές βελτιώσεις παραγωγικότητας και μειώσεις δαπανών προσωπικού ως απόκριση στις απώλειες όγκων.

(284) Μολονότι εξακολουθεί να προβλέπεται ότι θα παραμείνει αρνητικό έως το 2025 ([…] EUR), το καθαρό εισόδημα προβλέπεται επίσης ότι θα καταστεί θετικό έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης ([…] EUR), καταγράφοντας σταθερή αύξηση στη συνέχεια.

(285) Όσον αφορά τους προβλεπόμενους δείκτες μέτρησης στον ισολογισμό της DB Cargo, όπως προκύπτει από τον πίνακα 22, η Γερμανία αναμένει ότι η DB Cargo θα διατηρήσει θετική καθαρή θέση καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης (1η Ιανουαρίου 2022 έως 31η Δεκεμβρίου 2026) και στη συνέχεια.

Πίνακας 22

Ισολογισμός βασικού σεναρίου για την DB Cargo

σε εκατ. EUR

	Πραγμ-ατικός 2021	Πραγμα-τικός 2022	Πραγμα-τικός 2023	Πρόβλε-ψη 2024	Σχέδιο 2025	Σχέδιο 2026	Σχέδιο 2027	Σχέδιο 2028	Σχέδιο 2029	Σχέδιο 2030
Σύνολο ενεργητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μη κυκλοφορούν ενεργητικό	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ενσώματα πάγια στοιχεία ενεργητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Άυλα στοιχεία ενεργητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Κυκλοφορούν ενεργητικό	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αποθέματα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Εμπορικές απαιτήσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Άλλες απαιτήσεις και στοιχεία ενεργητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χρηματοοικονομικές απαιτήσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμά τους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο παθητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ίδια κεφάλαια	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Υποχρεώσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Προβλέψεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Πληρωτέοι λογαριασμοί	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Άλλες υποχρεώσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 17.

(286) Βάσει των προβλεπόμενων οικονομικών καταστάσεων της DB Cargo, η Γερμανία επισημαίνει ότι οι κύριοι δείκτες χρηματοοικονομικών επιδόσεων της DB Cargo αναμένεται να εξελιχθούν, κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης, όπως εκτίθεται συνοπτικά στον πίνακα 23:

Πίνακας 23

Βασικό σενάριο σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo

Δείκτες χρηματοοικονομικών επιδόσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και στη συνέχεια

(σε εκατ. EUR)

ΒΔΕ	Πραγματικός 2023	Πρόβλεψη 2024	Σχέδιο 2025	Σχέδιο 2026	Σχέδιο 2027	Σχέδιο 2028	Σχέδιο 2029	Σχέδιο 2030
Απασχολούμενο κεφάλαιο	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρή θέση (στη λήξη του έτους)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Υποχρεώσεις από χρέη	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Θέση σε μετρητά (στη λήξη του έτους)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Περιθώριο EBITDA (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Περιθώριο EBIT (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ROE (%) (μη περιλαμβανομένης μεταφοράς κερδών και ζημιών) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ROCE (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) ROE (Συντελεστής απόδοσης ιδίων κεφαλαίων) = Κέρδη μετά από φόρους (ΕΑΤ)/Ίδια κεφάλαια
([2]) ROCE (Δείκτης απόδοσης απασχολούμενου κεφαλαίου) = EBIT/Απασχολούμενο κεφάλαιο
Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 19.

(287) Όπως συνάγεται από τον ανωτέρω πίνακα 23, η Γερμανία υποστηρίζει ότι το βασικό σενάριο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση των δεικτών χρηματοοικονομικών επιδόσεων της DB Cargo κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και ότι ο δείκτης ROCE της DB Cargo προβλέπεται ότι θα υπερβεί το ΜΣΚΚ ([100]) της DB Cargo έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(288) Στον πίνακα 24 κατωτέρω απεικονίζονται τα πιο πρόσφατα (δηλαδή για το 2021 και το 2023) στοιχεία για την κερδοφορία ορισμένων από τους ανταγωνιστές της DB Cargo στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η σύγκριση περιλαμβάνει τρεις διαφορετικές ομάδες οι οποίες διαφοροποιούνται όσον αφορά την κάλυψη της αγοράς με συγκεκριμένο προϊόν, ενώ κάθε ομάδα έχει επίσης διαφορετικό προφίλ κερδοφορίας: i) υπεύθυνοι ολοκλήρωσης μεταφορών με και χωρίς επιχειρηματική δραστηριότητα μεμονωμένης φορτάμαξας, ii) πάροχοι υπηρεσιών έλξης και iii) φορείς εκμετάλλευσης ολοκληρωμένων συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών.

(289) Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία, το περιθώριο EBIT της ομάδας ομοτίμων, η οποία απαρτίζεται από μείγμα ευρωπαϊκών επιχειρήσεων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ήταν κατά μέσο όρο 2 % στην περίοδο 2021-2023 (με διάμεση τιμή επίσης 2 %). Βάσει των προβλεπόμενων στοιχείων για το 2025, το περιθώριο EBIT […] % της DB Cargo αναμένεται ότι θα είναι ελαφρώς κατώτερο του μέσου όρου του κλάδου. Ωστόσο, η DB Cargo αναμένει βελτίωση του περιθωρίου EBIT σε […] % έως το τέλος της περιόδου μετασχηματισμού (τέλος του Δεκεμβρίου του 2026). Το ποσοστό αυτό είναι υψηλότερο από εκείνο της υποομάδας των υπευθύνων ολοκλήρωσης μεταφορών χωρίς επιχειρηματική δραστηριότητα μεμονωμένης φορτάμαξας οι οποίοι είχαν μέσο περιθώριο EBIT 5 %.

([100]) Η Γερμανία επισημαίνει ότι το μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου (ΜΣΚΚ) της DB Cargo ανέρχεται σε […] %. Το ΜΣΚΚ είναι το άθροισμα του πολλαπλασιασμού του κόστους χρέους και του κόστους ιδίων κεφαλαίων επί τους σχετικούς συντελεστές στάθμισης. Το κόστος ιδίων κεφαλαίων 20 % υπολογίζεται με τη χρήση μοντέλου τιμολόγησης πάγιων περιουσιακών στοιχείων και αποτελείται από i) το επιτόκιο μηδενικού κινδύνου 2,5 % και ii) το ασφάλιστρο κινδύνου για την εταιρεία, το οποίο προκύπτει από το ασφάλιστρο κινδύνου της αγοράς […] % πολλαπλασιαζόμενο επί τον συντελεστή βήτα ([…]). Το κόστος του χρέους θεωρείται ότι είναι 4,5 % βάσει εσωτερικής αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας «[…]». Η στάθμιση βασίζεται σε επίπεδο χρέους το οποίο αναμένεται στη λήξη του οικονομικού έτους 2024 ύψους […] εκατ. EUR και σε επίπεδο ιδίων κεφαλαίων ύψους […] εκατ. EUR, με αποτέλεσμα δείκτη χρέους προς ίδια κεφάλαια 370 %. Βάσει των ανωτέρω παραδοχών, η Γερμανία προβλέπει ότι το ΜΣΚΚ της DB Cargo θα είναι περίπου […] %.

Πίνακας 24

Βασικοί δείκτες ομάδας ομοτίμων 2021/2023

Επωνυμία	Χώρα	Τομέας επιχειρηματικής δραστηριότητας	Έσοδα 2023 [σε εκατ. EUR) (1)]	Περιθώριο EBIT Ø 2021-23
ČD Cargo	Τσεχική Δημοκρατία	Υπεύθυνος ολοκλήρωσης μεταφορών (ΚΑ, ΣΜ)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Αυστρία	Υπεύθυνος ολοκλήρωσης μεταφορών (ΜΦ, ΚΑ, ΣΜ)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Σλοβακία	Υπεύθυνος ολοκλήρωσης μεταφορών (ΜΦ, ΚΑ, ΣΜ)	304	2 %
PKP Cargo	Πολωνία	Υπεύθυνος ολοκλήρωσης μεταφορών (ΜΦ, ΚΑ, ΣΜ)	1 263	2 %
TX Logistik	Γερμανία	Υπεύθυνος ολοκλήρωσης μεταφορών (ΚΑ, ΣΜ)	250 (1)	4 %2
LINEAS	Βέλγιο	Υπεύθυνος ολοκλήρωσης μεταφορών (ΜΦ, ΚΑ, ΣΜ)	463	– 24 %
Green Cargo AB	Σουηδία	Υπεύθυνος ολοκλήρωσης μεταφορών (ΜΦ, ΚΑ, ΣΜ)	426	3 %
Fret SNCF	Γαλλία	Υπεύθυνος ολοκλήρωσης μεταφορών (ΜΦ, ΚΑ, ΣΜ)	730	– 3 %
RheinCargo	Γερμανία	ΣΕ	175 (1)	2 % (2)
Lokomotion	Γερμανία	ΣΕ	112 (1)	3 % (2)
Hector Rail Germany	Γερμανία	ΣΕ	34	– 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) (3)	Τσεχική Δημοκρατία	Ολοκληρωμένη επιχείρηση ΣΜ	621	16 %
PCC Intermodal	Πολωνία	Ολοκληρωμένη επιχείρηση ΣΜ	136	6 %
boxXpress	Γερμανία	Ολοκληρωμένη επιχείρηση ΣΜ	129	2 %
Loconi	Πολωνία	Ολοκληρωμένη επιχείρηση ΣΜ	49 (1)	5 % (2)
Hupac	Ελβετία	Ολοκληρωμένη επιχείρηση ΣΜ	740	1 %
Naviland Cargo	Γαλλία	Ολοκληρωμένη επιχείρηση ΣΜ	167 (1)	6 %
Αριθμητικός μέσος όρος			***508***	***2 %***
Διάμεση τιμή			***426***	***2 %***
Αριθμητικός μέσος όρος — Υπεύθυνοι ολοκλήρωσης μεταφορών χωρίς ΜΦ			***432***	***5 %***

Σημείωση: ΜΦ = μεμονωμένη φορτάμαξα· ΚΑ = κλειστή αμαξοστοιχία· ΣΜ = συνδυασμένες μεταφορές· ΣΕ = σιδηροδρομική εταιρεία

(1) Πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία για το έτος 2022.

(2) Μέσο περιθώριο EBIT για την περίοδο 2021-22 λόγω 1), βλ. ανωτέρω.

(3) Η Metrans ανήκει στο τμήμα διατροπικών μεταφορών της HHLA και αντιπροσώπευε άνω του 95 % των εσόδων της HHLA στο συγκεκριμένο τμήμα το 2023.

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 27.

4.1.4.2.3.2. Χρηματοοικονομικά δεδομένα απαισιόδοξου σεναρίου

(290) Η Γερμανία εξηγεί ότι το απαισιόδοξο σενάριο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo βασίζεται στο βασικό σενάριο αναπροσαρμοσμένο με σκοπό τη συνεκτίμηση συγκεκριμένων ενδεχόμενων δυσμενών εξελίξεων.

(291) Τέτοιες ενδεχόμενες δυσμενείς εξελίξεις συνοψίζονται στον πίνακα 25.

Πίνακας 25

Κίνδυνοι οι οποίοι περιλαμβάνονται στο απαισιόδοξο σενάριο για την DB Cargo

Κίνδυνοι οι οποίοι περιλαμβάνονται στο απαισιόδοξο σενάριο 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1) Καθαρός κίνδυνος μείωσης ομοσπονδιακών προϋπολογισμών για καθεστώτα στήριξης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2) Μείωση καθεστώτος χρηματοδότησης μεμονωμένης φορτάμαξας	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3) Υψηλότερα λειτουργικά έξοδα λόγω αναβολής υλοποίησης του συστήματος TAF/TSI της DB InfraGO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4) Μικρότερη από την αρχικώς προβλεπόμενη αύξηση όγκων λόγω μετακύλισης στους πελάτες της αύξησης τελών τροχαίας πρόσβασης και σταθμών ελιγμών καθώς και λόγω παρατεινόμενων οικονομικών αδυναμιών της χαλυβουργίας στη Γερμανία (αποτέλεσμα στα EBIT μετά την εξάλειψη μόνον του μεταβλητού κόστους, ειδικότερα του κόστους τροχαίας πρόσβασης και ενέργειας)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Σύνολο επελθόντων κινδύνων	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 53.

(292) Όπως προκύπτει από τον πίνακα 25, η Γερμανία εκτιμά ότι το απαισιόδοξο σενάριο θα πρέπει να αντικατοπτρίζει κινδύνους όπως, μεταξύ άλλων, περαιτέρω μειώσεις των ομοσπονδιακών καθεστώτων στήριξης και μικρότερη αύξηση όγκων, σε σχέση με τη ληφθείσα υπόψη στο βασικό σενάριο, λόγω παρατεινόμενων οικονομικών αδυναμιών της χαλυβουργίας στη Γερμανία, επιπλέον εκείνων που περιλαμβάνονται ήδη στο βασικό σενάριο.

(293) Η Γερμανία επισημαίνει επίσης ότι έχουν προσδιοριστεί τα αντίμετρα τα οποία θα μπορούσαν να ληφθούν σε περίπτωση υλοποίησης του απαισιόδοξου σεναρίου. Τα εν λόγω αντίμετρα (πρωτίστως, περαιτέρω μειώσεις κόστους και προσωπικού και πράξεις πώλησης και επαναμίσθωσης μηχανών έλξης) αναμένεται ότι θα μετριάσουν τους προαναφερθέντες πρόσθετους κινδύνους που περιέχονται στο απαισιόδοξο σενάριο, όπως καταδεικνύεται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 26

Αντίμετρα τα οποία περιλαμβάνονται στο απαισιόδοξο σενάριο για την DB Cargo

Αντίμετρα τα οποία περιλαμβάνονται στο απαισιόδοξο σενάριο	2025	2026	2027	2028	2029	2030
EBIT βασικού σεναρίου 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Σύνολο επελθόντων κινδύνων	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1) Λειτουργικά αντίμετρα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Αντίμετρα τα οποία περιλαμβάνονται στο απαισιόδοξο σενάριο	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2) Πώληση και επαναμίσθωση μηχανών έλξης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT απαισιόδοξου σεναρίου 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 55.

(294) Τέτοια αντίμετρα θα παράσχουν στην DB Cargo τη δυνατότητα να καταστεί κερδοφόρα το 2026 (με προβλεπόμενα EBIT […] EUR) και στη συνέχεια, παρά τα αρνητικά επίπεδα EBIT […] EUR το 2025, όπως επιβεβαιώνεται από τον προβλεπόμενο λογαριασμό αποτελέσματος του απαισιόδοξου σεναρίου της DB Cargo κατωτέρω:

Πίνακας 27

Λογαριασμός αποτελέσματος απαισιόδοξου σεναρίου για την DB Cargo

σε εκατ. EUR

	Πραγματικό 2021	Πραγματικό 2022	Πραγματικό 2023	Πρόβλεψη 2024	Σχέδιο 2025	Σχέδιο 2026	Σχέδιο 2027	Σχέδιο 2028	Σχέδιο 2029	Σχέδιο 2030
Έσοδα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Συνολική επίδοση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Κόστος υλικών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δαπάνες προσωπικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Άλλα λειτουργικά έξοδα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Διεταιρικές υπηρεσίες	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Απόσβεση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Περιθώριο EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαροί τόκοι	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Εισόδημα από επενδύσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

σε εκατ. EUR

	Πραγματ-ικό 2021	Πραγματ-ικό 2022	Πραγμα-τικό 2023	Πρόβλεψη 2024	Σχέδιο 2025	Σχέδιο 2026	Σχέδιο 2027	Σχέδιο 2028	Σχέδιο 2029	Σχέδιο 2030
Άλλα χρηματοοικονομικά έσοδα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Έκτακτα έσοδα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ΕΒΤ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Φόροι	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ΕΑΤ	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μεταφορά κερδών και ζημιών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρό εισόδημα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 22ας Νοεμβρίου 2024 (τελικό σχέδιο αναδιάρθρωσης), σ. 49.

(295) Μολονότι παραμένει σημαντικά αρνητικό έως το 2025 ([…] EUR), η Γερμανία αναμένει ότι το καθαρό εισόδημα της DB Cargo στο πλαίσιο του απαισιόδοξου σεναρίου θα καταστεί επίσης θετικό έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης ([…] EUR), καταγράφοντας σταθερή αύξηση στη συνέχεια.

(296) Όσον αφορά τους προβλεπόμενους δείκτες μέτρησης στον ισολογισμό της DB Cargo, στο πλαίσιο του απαισιόδοξου σεναρίου, όπως προκύπτει από τον πίνακα 28, η Γερμανία αναμένει ότι η DB Cargo θα διατηρήσει θετική καθαρή θέση καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και στη συνέχεια.

Πίνακας 28

Ισολογισμός απαισιόδοξου σεναρίου για την DB Cargo

σε εκατ. EUR

	Πραγματ-ικός 2021	Πραγματ-ικός 2022	Πραγματ-ικός 2023	Πρόβλεψη 2024	Σχέδιο 2025	Σχέδιο 2026	Σχέδιο 2027	Σχέδιο 2028	Σχέδιο 2029	Σχέδιο 2030
Σύνολο ενεργητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Μη κυκλοφορούν ενεργητικό	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ενσώματα πάγια στοιχεία ενεργητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Άυλα στοιχεία ενεργητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χρηματοοικονομικά στοιχεία ενεργητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Κυκλοφορούν ενεργητικό	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αποθέματα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

σε εκατ. EUR

	Πραγματικός 2021	Πραγματικός 2022	Πραγματικός 2023	Πρόβλεψη 2024	Σχέδιο 2025	Σχέδιο 2026	Σχέδιο 2027	Σχέδιο 2028	Σχέδιο 2029	Σχέδιο 2030
Εμπορικές απαιτήσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Άλλες απαιτήσεις και στοιχεία ενεργητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χρηματοοικονομικές απαιτήσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμά τους	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Σύνολο παθητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ίδια κεφάλαια	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Υποχρεώσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Προβλέψεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Πληρωτέοι λογαριασμοί	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Άλλες υποχρεώσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 31ης Οκτωβρίου 2024, σ. 49 και 50.

(297) Βάσει των προβλεπόμενων ανωτέρω οικονομικών καταστάσεων της DB Cargo, η Γερμανία επισημαίνει ότι οι κύριοι δείκτες χρηματοοικονομικών επιδόσεων της DB Cargo προβλέπεται να εξελιχθούν, κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης, όπως εκτίθεται συνοπτικά στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 29

Απαισιόδοξο σενάριο σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo

Δείκτες χρηματοοικονομικών επιδόσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης

ΒΔΕ (σε εκατ. EUR)	Πραγματικός 2023	Πρόβλεψη 2024	Σχέδιο 2025	Σχέδιο 2026	Σχέδιο 2027	Σχέδιο 2028	Σχέδιο 2029	Σχέδιο 2030
Απασχολούμενο κεφάλαιο	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρή θέση (στη λήξη του έτους)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Υποχρεώσεις από χρέη	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Θέση σε μετρητά (στη λήξη του έτους)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Περιθώριο EBITDA (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

ΒΔΕ (σε εκατ. EUR)	Πραγματικός 2023	Πρόβλεψη 2024	Σχέδιο 2025	Σχέδιο 2026	Σχέδιο 2027	Σχέδιο 2028	Σχέδιο 2029	Σχέδιο 2030
Περιθώριο EBIT (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ROE (%) (μη περιλαμβανομένης μεταφοράς κερδών και ζημιών) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ROCE (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) ROE (Συντελεστής απόδοσης ιδίων κεφαλαίων) = Κέρδη μετά από φόρους (ΕΑΤ) / Ίδια κεφάλαια
([2]) ROCE (Δείκτης απόδοσης απασχολούμενου κεφαλαίου) = EBIT / Απασχολούμενο κεφάλαιο
Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας της 31ης Οκτωβρίου 2024, σ. 50.

(298) Όπως συνάγεται από τον ανωτέρω πίνακα 29, η Γερμανία υποστηρίζει ότι το βασικό σενάριο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση των δεικτών χρηματοοικονομικών επιδόσεων της DB Cargo κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και ότι ο δείκτης ROCE της DB Cargo προβλέπεται ότι θα υπερβεί το ΜΣΚΚ της DB Cargo έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.

4.1.5. *Μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και των συναλλαγών*

(299) Ύστερα από πολυάριθμες συζητήσεις με την Επιτροπή, προκειμένου να μετριαστούν οι δυσμενείς συνέπειες της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές, η Γερμανία πρότεινε μέτρα τα οποία συμπληρώνουν και συνοδεύουν το σχέδιο μετασχηματισμού και τα οποία θα εφαρμοστούν έως την 31η Δεκεμβρίου 2026, ως ακολούθως.

4.1.5.1. Γενικές δεσμεύσεις όσον αφορά την εμπορική πολιτική

(300) Η Γερμανία δεσμεύεται να διασφαλίσει, εντός των δυνατοτήτων που διαθέτει δυνάμει του εταιρικού δικαίου της, ότι η DB Cargo εφαρμόζει συνετή, υγιή και βιώσιμη εμπορική πολιτική κατά τη διάρκεια της υλοποίησης του σχεδίου μετασχηματισμού με στόχο την αποκατάσταση και τη διατήρηση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας κατά τα προβλεπόμενα στο σχέδιο μετασχηματισμού.

(301) Η Γερμανία δεσμεύεται επίσης να διασφαλίσει ότι η DB Cargo δεν θα προαγάγει τη χορήγηση της επίμαχης στην παρούσα υπόθεση ενίσχυσης ή οποιουδήποτε πλεονεκτήματος απορρέει από αυτήν.

4.1.5.1.1. Απαγόρευση εξαγορών

(302) Η Γερμανία διασφαλίζει, εντός των ορίων των δυνατοτήτων της δυνάμει του άρθρου 65 του ΒΗΟ, ότι η DB Cargo δεν θα αποκτήσει οποιεσδήποτε μετοχές έως τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης. Το ίδιο ισχύει, τηρουμένων των αναλογιών, για την εξαγορά εταιρειών μέσω μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων.

(303) Η παρούσα απαγόρευση εξαγορών δεν αφορά ενδοομιλικές εκποιήσεις και αναδιάρθρωση.

(304) Η DB Cargo μπορεί να αποκτήσει μετοχές εταιρείας σε εξαιρετικές περιπτώσεις, με την προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής, ειδικότερα όταν τούτο είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της DB Cargo ή για άλλους υπέρτερης σημασίας λόγους, όπως συμφέροντα κρατικής ασφάλειας, π.χ. αγορές σχετικές με μεταφορές των ενόπλων δυνάμεων (Bundeswehr). Αυτό δεν θίγει την εφαρμογή του άρθρου 346 της ΣΛΕΕ.

4.1.5.1.2. Πώληση μετοχών

(305) Η Γερμανία δεσμεύεται να διασφαλίσει, εντός των ορίων των δυνατοτήτων που της παρέχει το άρθρο 65 του ΒΗΟ, ότι η DB Cargo πωλεί τις συμμετοχές που περιγράφονται κατωτέρω σε ανεξάρτητο αγοραστή […]. Οι όροι «πώληση», «εκποίηση» και «διάθεση» περιλαμβάνουν όχι μόνο τη μεταβίβαση μετοχών στην εταιρεία αλλά και τη μεταβίβαση των περιουσιακών στοιχείων εταιρείας.

α) Διάθεση συμμετοχών στον ακόλουθο τερματικό σταθμό:

α) […]

β) […]

γ) […]

δ) […]

ε) […]

στ) […]

β) Εκποίηση σημαντικής μειοψηφικής συμμετοχής σε θαλάσσιες συνδυασμένες μεταφορές […] (περιλαμβανομένης της εκποίησης […] μηχανών έλξης).

γ) Εκποίηση συμμετοχών σε θυγατρικές εφοδιαστικής:

α) […]

β) […]

γ) […]

(306) Οι εκποιήσεις πραγματοποιούνται χωρίς διακρίσεις σύμφωνα με οικονομικές αρχές και με εγγυήσεις πωλητή βάσει της αγοράς («δηλώσεις και εγγυήσεις»).

(307) Οι εκποιήσεις θα πραγματοποιηθούν το συντομότερο δυνατό και το αργότερο […]. Κάθε πώληση θεωρείται ότι πραγματοποιείται την ημερομηνία σύναψης της νομικά δεσμευτικής σύμβασης αγοράς (στο εξής: σύμβαση πώλησης). Σε περίπτωση πώλησης τμημάτων σε πλείονες αγοραστές, η κρίσιμη ημερομηνία θα είναι η ημερομηνία σύναψης της τελευταίας σύμβασης πώλησης.

(308) Ωστόσο, η υποχρέωση διάθεσης των μετοχών των εταιρειών ισχύει μόνον εάν η εν λόγω διάθεση πραγματοποιείται υπό οικονομικά βιώσιμες συνθήκες και, επομένως, δεν θίγει την επιτυχία του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Αυτό σημαίνει ότι:

α) […]

β) […]

γ) […]

(309) Στο πλαίσιο της διαδικασίας που καθορίζεται στο άρθρο 65 του ΒΗΟ και στο μέτρο του δυνατού, η Γερμανία διασφαλίζει ότι η DB Cargo δρομολογεί τη διαδικασία πώλησης εγκαίρως ώστε να είναι δυνατή η τήρηση των σχετικών προθεσμιών για την πώληση.

(310) Ο αγοραστής πρέπει:

α) να είναι ανεξάρτητος από την DB AG και την DB Cargo·

β) να διαθέτει τους οικονομικούς πόρους, την εμπειρογνωσία και τα κίνητρα που απαιτούνται για τη διατήρηση και την ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας ή των περιουσιακών στοιχείων που αποκτά με ανταγωνιστικό τρόπο· και

γ) βάσει των πληροφοριών που η Επιτροπή έχει στη διάθεσή της, η εξαγορά δεν πρέπει να εγείρει εκ πρώτης όψεως ζητήματα ανταγωνισμού ούτε θα πρέπει να υπάρχει κίνδυνος καθυστέρησης στην υλοποίηση των δεσμεύσεων. Ειδικότερα, πρέπει να αναμένεται ευλόγως ότι ο αγοραστής θα αποκτήσει κάθε αναγκαία κανονιστική έγκριση για την απόκτηση της εκποιούμενης δραστηριότητας.

(311) Σε περίπτωση απροσδόκητων καθυστερήσεων, η Επιτροπή δύναται, κατόπιν αιτήματος, να συμφωνήσει σε παράταση της περιόδου πώλησης. Η Γερμανία θα υποβάλει το αίτημα σε εύθετο χρόνο και τουλάχιστον δύο εβδομάδες πριν από τη λήξη της αρχικής προθεσμίας για την υλοποίηση.

(312) Εάν, […], διαφαίνεται ότι οι ανωτέρω εκποιήσεις, ή τμήματά τους, δεν θα είναι εφικτές έως […], η Γερμανία και η DB Cargo μπορούν να προτείνουν εναλλακτικά μέτρα, ανάλογου μεγέθους, για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, και να τα υποβάλουν προς έγκριση στην Επιτροπή.

(313) Έως ότου πραγματοποιηθεί η μεταβίβαση, η DB Cargo οφείλει, επιδεικνύοντας την επιμέλεια συνήθους εμπόρου («ordentlicher Kaufmann»), να διασφαλίζει ότι η επιχειρηματική δραστηριότητα που πρόκειται να εκποιηθεί διατηρεί την οικονομική βιωσιμότητα, τη δυνατότητα πώλησης και την ανταγωνιστικότητά της καθώς και να ελαχιστοποιεί τον κίνδυνο απώλειας ανταγωνιστικών δυνατοτήτων. Ειδικότερα, η DB Cargo:

α) δεν προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια η οποία θα μπορούσε να έχει σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στην αξία, τη διαχείριση ή την ανταγωνιστικότητα της εκποιούμενης δραστηριότητας ή να μεταβάλει τη φύση και το αντικείμενο της επιχειρηματικής δραστηριότητας, της τεχνικής ή της εμπορικής στρατηγικής ή της επενδυτικής πολιτικής της·

β) βάσει των υφιστάμενων επιχειρηματικών σχεδίων, τα οποία διατηρεί, κατανέμει επαρκείς πόρους για την ανάπτυξη των περιουσιακών στοιχείων που πρόκειται να εκποιηθούν ή μεριμνά για την παροχή επαρκών πόρων προς τούτο·

γ) λαμβάνει κάθε εύλογο μέτρο και παρέχει, μεταξύ άλλων, κατάλληλα κίνητρα (όπως είθισται στον κλάδο) προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι εργαζόμενοι δεν αποχωρούν από την εκποιούμενη δραστηριότητα ή ξεκινά τα εν λόγω μέτρα και κίνητρα και δεν προσλαμβάνει ούτε μεταθέτει προσωπικό στην εναπομένουσα δραστηριότητα της DB Cargo.

4.1.5.2. Μέτρα ενίσχυσης του ανταγωνισμού (αγορά υπηρεσιών)

(314) Η Γερμανία δεσμεύεται να διασφαλίσει ότι η DB Cargo αγοράζει ολοένα και περισσότερες εγχώριες υπηρεσίες μεταφορών κλειστής αμαξοστοιχίας μεγάλων αποστάσεων από εξωτερικούς τρίτους. Ως εκ τούτου, η DB Cargo θα αυξήσει, έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, το μερίδιο των συρμοχιλιομέτρων που παρέχονται μέσω εξωτερικών παρόχων υπηρεσιών σε ετήσια βάση στη Γερμανία […] των συρμοχιλιομέτρων υπηρεσιών μεταφορών κλειστής αμαξοστοιχίας μεγάλων αποστάσεων που παρέχει στη Γερμανία. Το 2024 η DB Cargo αναμένεται να πραγματοποιήσει 27,7 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα σε ολόκληρη τη Γερμανία. Εξ αυτών, η DB Cargo αναμένεται να πραγματοποιήσει 24,4 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα με ίδιους πόρους παραγωγής. Αναμένεται ότι 3,3 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα θα πραγματοποιηθούν από εξωτερικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για λογαριασμό της DB Cargo (αγορά υπηρεσιών).

(315) Ο στόχος που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 314 εξαρτάται από την επίτευξη του προβλεπόμενου αριθμού συρμοχιλιομέτρων στο τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας σύμφωνα με το βασικό σενάριο του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Σε περίπτωση αρνητικών επιχειρηματικών εξελίξεων και της επακόλουθης μη επίτευξης του αναμενόμενου αριθμού συρμοχιλιομέτρων, ο στόχος πρόκειται να μειωθεί ως ακολούθως: Εάν η επίτευξη του αναμενόμενου αριθμού συρμοχιλιομέτρων υπολείπεται κατά […] % (ή […] %, βλ. αιτιολογική σκέψη 314) ή περισσότερο, δεν υπάρχει υποχρέωση υπεργολαβίας. Στο ενδιάμεσο εύρος, προβλέπεται αναλογική μείωση του ποσοστού της δέσμευσης υπεργολαβίας, π.χ. εάν επιτευχθεί μόνο το […] % του αναμενόμενου αριθμού συρμοχιλιομέτρων σε ένα ημερολογιακό έτος, πρέπει να ανατεθεί εξωτερικά τουλάχιστον το […] %. Ο ανωτέρω μηχανισμός διασφαλίζει ότι, σε περίπτωση υστέρησης των ετήσιων εγχώριων συρμοχιλιομέτρων μεγάλων αποστάσεων στο τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας της DB Cargo, αποφεύγεται αυξημένη «λειτουργία χωρίς φορτίο» («Leerlauf») της υφιστάμενης δυναμικότητας των αμαξοστοιχιών και, επομένως, περαιτέρω αποδυνάμωση της κερδοφορίας.

(316) Η ανωτέρω αγορά υπηρεσιών υλοποιείται κατά τρόπο σύμφωνο με την αγορά και με τις βασικές αρχές που περιγράφονται κατωτέρω.

α) Η επιλογή του παρόχου υπηρεσιών πρέπει να βασίζεται σε οικονομικές αρχές χωρίς διακρίσεις. Η ανάθεση συμβάσεων σε παρόχους υπηρεσιών βασίζεται σε εμπορικά κριτήρια.

Ειδικότερα, ο πάροχος υπηρεσιών πρέπει να πληροί όλες τις απαιτήσεις ποιότητας των πελατών της DB Cargo.

β) Η DB Cargo προτίθεται να απευθύνει πρόσκληση σε κατάλληλους προμηθευτές από όλη την ΕΕ για τις μεγαλύτερες δέσμες αγοράς υπηρεσιών και θα καταβάλει προσπάθειες ώστε να εξασφαλίσει τουλάχιστον δύο προσφορές στον πρώτο γύρο, εάν υπάρχουν περισσότεροι του ενός κατάλληλοι προμηθευτές για την προβλεπόμενη υπεργολαβία. Με σκοπό τη διασφάλιση διαφάνειας, ο/οι μη επιλεγείς/-έντες υποψήφιος/-οι θα ενημερωθεί/-ούν δεόντως και η απόρριψη της προσφοράς του/τους θα είναι δεόντως αιτιολογημένη. Οι υποχρεώσεις που περιγράφονται στην προηγούμενη περίοδο ισχύουν μόνον έναντι προμηθευτών που υπέβαλαν προσφορά.

γ) Ο πάροχος υπηρεσιών πρέπει να είναι ήδη εγκατεστημένος, ή δυνητικά αποδοτικός, ανεξάρτητος ανταγωνιστής με οικονομικά μέσα και αποδεδειγμένη πείρα ώστε να είναι σε θέση να παρέχει εγχώριες υπηρεσίες μεταφορών κλειστής αμαξοστοιχίας μεγάλων αποστάσεων. Η σύναψη της σύμβασης υπόκειται στις συνήθεις απαιτήσεις της αγοράς, δηλαδή η DB Cargo δικαιούται να απορρίψει μια προσφορά για λόγους όπως έλλειψη ικανοτήτων, αξιοπιστίας ή οικονομικών πόρων ή για λόγους συμμόρφωσης.

δ) Στην περίπτωση που ο πάροχος υπηρεσιών δεν παρέχει, ή δεν είναι πλέον σε θέση να παράσχει, τις συμβατικές υπηρεσίες, η DB Cargo θα διορίσει διάδοχό του για την εναπομένουσα διάρκεια της σύμβασης σύμφωνα με τους όρους της σχετικής δέσμευσης. Εάν αυτό δεν είναι επίσης δυνατό, η σύμβαση μπορεί επίσης να εκτελεστεί μέσω αυτοπρομήθειας για την εναπομένουσα διάρκεια της σύμβασης.

4.1.5.3. Ανώτατο όριο όγκου παραγωγής

(317) Η DB Cargo δεν θα υπερβεί τον εγχώριο όγκο του 2023, μετρούμενο σε τονοχιλιόμετρα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Το 2022 η DB Cargo πραγματοποίησε 58,9 δισ. τονοχιλιόμετρα στη Γερμανία με ίδια παραγωγή. Το 2023 ο όγκος των υπηρεσιών μειώθηκε σε 51,2 δισ. τονοχιλιόμετρα.

4.1.5.4. Πώληση μηχανών έλξης

(318) Η Γερμανία διασφαλίζει ότι η DB Cargo θα εκποιήσει τμήμα των μηχανών έλξης της σε ανεξάρτητο αγοραστή υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) Προκειμένου να διασφαλιστεί η εκπλήρωση της υποχρέωσης αγοράς υπηρεσιών (βλ. τμήμα 4.1.5.2), η DB Cargo θα εκποιήσει […] μηχανές έλξης του τμήματος κλειστής αμαξοστοιχίας στον/στους πάροχο/-ους υπηρεσιών κατόπιν αιτήματός του/-τους. Εάν ο στόχος επίδοσης που αφορά τις αγορές μειωθεί λόγω μη πραγματοποίησης του αναμενόμενου αριθμού συρμοχιλιομέτρων (βλ. αιτιολογική σκέψη 315), ο αριθμός των μηχανών έλξης που πρέπει να πωληθούν αναπροσαρμόζεται ανάλογα.

β) Στο πλαίσιο του καθορισμού ανώτατου ορίου στον όγκο μεταφορών (βλ. αιτιολογική σκέψη 317), η DB Cargo θα εκποιήσει […] μηχανές έλξης σε ανεξάρτητους αγοραστές. Αυτό προϋποθέτει ότι η δέσμευση μείωσης κυκλοφορίας το […] τηρείται.

γ) Οι μηχανές έλξης πρέπει να πωληθούν έως […], αλλά μόνον στο μέτρο που μπορούν να εξασφαλιστούν τουλάχιστον […] υπό κανονικές συνθήκες αγοράς (το ποσό καθορίζεται βάσει των συνήθων μεθόδων αποτίμησης).

δ) Εάν, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, καταστεί προφανές ότι η προαναφερθείσα πώληση μηχανών έλξης δεν θα είναι δυνατή, εν όλω ή εν μέρει, έως […], η Γερμανία και η DB Cargo μπορούν να προτείνουν εναλλακτικά μέτρα για τον περιορισμό στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, ανάλογου μεγέθους ή αντικτύπου, και να τα υποβάλουν προς έγκριση στην Επιτροπή.

4.1.5.5. Γενικές και τελικές διατάξεις που εφαρμόζονται στις δεσμεύσεις

(319) Η Γερμανία δεν θα τροποποιήσει τα βασικά στοιχεία του σχεδίου αναδιάρθρωσης και των παρουσών δεσμεύσεων χωρίς την προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής.

(320) Οι παρούσες δεσμεύσεις παρέχονται από τη Γερμανία μόνον στην Επιτροπή, ως μόνο αποδέκτη, και μόνον για τους σκοπούς της παρούσας διαδικασίας (SA.50952). Τρίτοι δεν μπορούν να αντλήσουν από τις παρούσες δεσμεύσεις οποιοδήποτε δικαίωμα για συγκεκριμένη συμπεριφορά εκ μέρους της Γερμανίας, της DB AG και/ή της DB Cargo.

(321) Η Γερμανία διασφαλίζει, εντός των δυνατοτήτων του εταιρικού δικαίου της, ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης υλοποιείται πλήρως, περιλαμβανομένων όλων των δεσμεύσεων σύμφωνα με το αναφερόμενο χρονοδιάγραμμα.

(322) Όταν δεν καθορίζεται προθεσμία για ορισμένες δεσμεύσεις, αυτές πρέπει να υλοποιούνται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

(323) Η Επιτροπή δύναται, ανάλογα με την περίπτωση, κατόπιν δεόντως αιτιολογημένου αιτήματος της Γερμανίας, να χορηγήσει παράταση των προθεσμιών που καθορίζονται στις δεσμεύσεις ή στο σχέδιο αναδιάρθρωσης ή, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να παραιτηθεί από μία ή περισσότερες από τις υποχρεώσεις και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στις εν λόγω δεσμεύσεις ή στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, να τροποποιήσει ή να αντικαταστήσει μία ή περισσότερες από τις εν λόγω υποχρεώσεις και προϋποθέσεις. Εάν η Γερμανία επιθυμεί την παράταση προθεσμίας, πρέπει να υποβάλει δεόντως τεκμηριωμένο αίτημα στην Επιτροπή το αργότερα έναν μήνα πριν από τη λήξη της σχετικής προθεσμίας.

4.1.5.6. Πορεία εξέλιξης της πώλησης μετοχών και μηχανών έλξης

(324) Όπως περιγράφηκε στην αιτιολογική σκέψη 305 στοιχείο α), ο όμιλος DB Cargo προτίθεται να διαθέσει τις ακόλουθες συμμετοχές σε οντότητες που δραστηριοποιούνται σε τερματικούς σταθμούς:

α) […]·

β) […]·

γ) […]·

δ) […]·

ε) […].

(325) Η εκποίηση της συμμετοχής σε περιοχές τερματικών σταθμών ή σε […] βρίσκεται επί του παρόντος σε διάφορα στάδια εξέλιξης, τα οποία κοινοποιήθηκαν τελευταία φορά από τη Γερμανία την 21η Νοεμβρίου 2024 και έχουν ως εξής:

α) […].

β) Όσον αφορά τις εκποιήσεις τερματικών σταθμών, ειδικότερα:

1) […]·

2) […]·

3) […]·

4) […]·

5) […].

γ) Όσον αφορά τις θυγατρικές εφοδιαστικής, ειδικότερα:

1) […]·

2) […]·

3) […] ([101]), […] ([102])·

4) […].

(326) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Γερμανία, έχει αποδειχθεί ότι οι επιχειρηματικές δραστηριότητες τις οποίες αφορά η πώληση συμμετοχών του ομίλου DB Cargo σε διάφορα κράτη μέλη υπήρξαν κατά μέσο όρο και διαχρονικά βιώσιμες. Στον Πίνακα 30 απεικονίζονται τα έσοδα το 2021, το 2022 και το 2023, συνολικού ύψους […] EUR προ φόρων, από τις οικείες εταιρείες, οι οποίες είναι ως επί το πλείστον εγκατεστημένες στη Γερμανία.

Πίνακας 30

Έσοδα από τις επιμέρους εταιρείες

[σε εκατ. EUR (στρογγυλοποιημένα ποσά)]

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

([101]) […].
([102]) […].

[σε εκατ. EUR (στρογγυλοποιημένα ποσά)]

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

([1]) […].
Πηγή: Υπόμνημα της Γερμανίας.

(327) Οι […] μηχανές έλξης που πρόκειται να εκποιηθούν (αιτιολογική σκέψη 318) θα προέλθουν από τον υφιστάμενο στόλο της DB Cargo και, κατά τη Γερμανία, είναι σύγχρονες, έχουν αξία και έχουν συντηρηθεί σύμφωνα με τις εφαρμοστέες κατευθυντήριες γραμμές. Οι μηχανές έλξης θα συγκεντρωθούν σε τρεις ομάδες: i) συνήθεις εθνικές ηλεκτρικές μηχανές έλξης, ii) υψηλών επιδόσεων εθνικές ηλεκτρικές μηχανές έλξης και iii) σύγχρονες διαλειτουργικές ηλεκτρικές μηχανές έλξης.

5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

(328) Στο παρόν τμήμα εξετάζεται αν τα μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας περιλαμβάνουν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, αν ισοδυναμούν με νέα ενίσχυση. Στο παρόν τμήμα εξετάζεται επίσης αν τα μέτρα είναι νόμιμα καθώς και αν μπορούν να θεωρηθούν συμβατά με την εσωτερική αγορά.

5.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

(329) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, «[ε]νισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν οι Συνθήκες ορίζουν άλλως».

(330) Κατά συνέπεια, ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση προς επιχείρηση κατά την έννοια της ως άνω διάταξης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις: i) το μέτρο πρέπει να καταλογίζεται στο Δημόσιο και να χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους· ii) το μέτρο πρέπει να παρέχει πλεονέκτημα στην αποδέκτρια επιχείρηση· iii) το πλεονέκτημα πρέπει να έχει επιλεκτικό χαρακτήρα· και iv) το μέτρο πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(331) Όσον αφορά το επιχείρημα που πρόβαλε η Γερμανία κατά το οποίο τα επίμαχα μέτρα αφορούν εσωτερικές σχέσεις εντός της ενιαίας οικονομικής μονάδας με επικεφαλής την DB AG (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 102 έως 104), υπενθυμίζεται ότι, για τους σκοπούς της νομοθεσίας για τις κρατικές ενισχύσεις, οι μεταβιβάσεις εντός δημόσιου ομίλου μπορεί να συνιστούν κρατική ενίσχυση εάν, για παράδειγμα, οι πόροι μεταφέρονται από τη μητρική εταιρεία στη θυγατρική της, ακόμη και αν συνιστούν ενιαία επιχείρηση από οικονομικής απόψεως ([103]). Επομένως, το γεγονός ότι ορισμένα μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας αφορούν εσωτερικές σχέσεις εντός του ομίλου με επικεφαλής την DB AG δεν αποκλείει την αξιολόγηση των εν λόγω μέτρων υπό το πρίσμα του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

([103]) Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σ. 1), σημείο 49 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία. Βλ. επίσης απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 25ης Ιουνίου 2015, SACE και SACE BT κατά Επιτροπής, T-305/13, ECLI:EUT:2015:435.

(332) Επιπλέον, όπως επισημάνθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 10, 15 και 23 έως 38, η DB Cargo συστάθηκε ως ανώνυμη εταιρεία (Aktiengesellschaft), με περιουσιακά στοιχεία, προσωπικό και μέσα για την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων έναντι αμοιβής στις γεωγραφικές αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται. Η DB Cargo διαχειρίζεται τις δραστηριότητές της αυτοτελώς, υπό την έννοια ότι αποφασίζει η ίδια την εμπορική και στρατηγική πολιτική και την πολιτική εμπορικής προώθησης που εφαρμόζει ανεξάρτητα από τις δραστηριότητες της DB AG. Η DB Cargo έχει τους δικούς της πελάτες, οι οποίοι ανήκουν στον κλάδο των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και διαφέρουν από τους αγοραστές υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών. Επιπλέον, οι δυσχέρειες που αντιμετωπίζει η DB Cargo ανάγονται στις δραστηριότητές της και αφορούν ειδικά τις εν λόγω δραστηριότητες (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 449 επ.). Σε παρόμοια περίπτωση, η Επιτροπή έχει κρίνει ότι εταιρεία σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ανήκουσα σε ευρύτερο σιδηροδρομικό όμιλο ήταν χωριστή εταιρεία για τους σκοπούς της εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση ([104]).

(333) Επομένως, η DB Cargo είναι επιχείρηση για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Εάν διαπιστωθεί ότι τα μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στην DB Cargo, τα εν λόγω μέτρα ευνοούν επιχείρηση η οποία είναι ο δικαιούχος τους.

5.1.1. *Χρήση κρατικών πόρων*

(334) Μόνον πλεονεκτήματα που χορηγούνται άμεσα ή έμμεσα με κρατικούς πόρους μπορούν να θεωρηθούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ([105]). Οι κρατικοί πόροι περιλαμβάνουν όλους τους πόρους του δημόσιου τομέα ([106]), συμπεριλαμβανομένων των πόρων κρατικών φορέων ([107]) και, υπό ορισμένες συνθήκες, τους πόρους ιδιωτικών φορέων. Οι πόροι δημόσιας επιχείρησης συνιστούν επίσης κρατικούς πόρους κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, διότι το Δημόσιο είναι σε θέση να κατευθύνει τη χρήση των πόρων αυτών ([108]) καθώς και διότι οι ζημίες ή τα κέρδη δημόσιας επιχείρησης μειώνουν ή αυξάνουν τους πόρους του Δημοσίου.

(335) Η DB AG ανήκει εξ ολοκλήρου (100 %) στο γερμανικό Δημόσιο (αιτιολογικές σκέψεις 11 έως 13). Η DB ML ανήκε εξ ολοκλήρου (100 %) στην DB AG προτού συγχωνευθεί μαζί της (αιτιολογική σκέψη 14). Ως εκ τούτου, οι πόροι της DB AG είναι —και οι πόροι της DB ML ήταν— κρατικοί πόροι και, επομένως, τα μέτρα 1, 2 και 3 χρηματοδοτούνται με κρατικούς πόρους. Δεδομένου ότι το μέτρο 4 χρηματοδοτείται από τους πόρους δημόσιου φορέα —του BEV— (αιτιολογική σκέψη 77) χρηματοδοτείται και αυτό με κρατικούς πόρους.

(336) Επομένως, στα τμήματα που ακολουθούν, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν τα μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας καταλογίζονται στο Δημόσιο και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, αν παρέχουν επιλεκτικό πλεονέκτημα στην DB Cargo. Εάν οι προϋποθέσεις αυτές πληρούνται, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν τα επίμαχα μέτρα είναι ικανά να νοθεύσουν ή να απειλήσουν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

5.1.2. *Δυνατότητα καταλογισμού στο Δημόσιο*

(337) Προκειμένου να διαπιστωθεί αν μέτρο το οποίο χορηγείται μέσω δημόσιων επιχειρήσεων μπορεί να καταλογιστεί στο Δημόσιο, είναι απαραίτητο να εξακριβωθεί αν μπορεί να θεωρηθεί ότι οι δημόσιες αρχές ενεπλάκησαν, με οποιονδήποτε τρόπο, στη λήψη του μέτρου. Η δυνατότητα καταλογισμού στο Δημόσιο μέτρου ενίσχυσης που έχει ληφθεί από δημόσια επιχείρηση μπορεί να συναχθεί από ένα σύνολο στοιχείων που προκύπτουν από τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης και από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η λήψη του μέτρου ([109]).

([104]) Απόφαση C(2004) 3955 final της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2005, στην υπόθεση N 386/2004 — Γαλλία Ενίσχυση για την αναδιάρθρωση της Fret SNCF, ΕΕ C 172 της 12.7.2005, σ. 3, αιτιολογικές σκέψεις 133-135 και 146.

([105]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιανουαρίου 1978, Van Tiggele, C-82/77, ECLI:EUC:1978:10, σκέψεις 25 και 26· απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Δεκεμβρίου 1996, Air France κατά Επιτροπής, T-358/94, ECLI:EUT:1996:194, σκέψη 63.

([106]) Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Δεκεμβρίου 1996, Air France κατά Επιτροπής, T-358/94, ECLI:EUT:1996:194, σκέψη 56.

([107]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Οκτωβρίου 1987, Γερμανία κατά Επιτροπής, C-248/84, ECLI:EUC:1987:437, σκέψη 17· απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 6ης Μαρτίου 2002, Territorio Histórico de Álava κ.λπ. κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-92/00 και T-103/00, ECLI:EUT:2002:61, σκέψη 57.

([108]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής (Stardust), C-482/99, ECLI:EUC:2002:294, σκέψη 38. Βλ. επίσης αποφάσεις του Δικαστηρίου της 29ης Απριλίου 2004, Ελλάδα κατά Επιτροπής, C-278/00, ECLI:EUC:2004:239, σκέψεις 53 και 54, της 8ης Μαΐου 2003, Ιταλία και SIM 2 Multimedia SpA κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-328/99 και C-399/00, ECLI:EUC:2003:252, σκέψεις 33 και 34, και της 10ης Δεκεμβρίου 2020, C-160/19 P, Comune di Milano κατά Επιτροπής, ECLI:EUC:2020:1012, σκέψεις 31 και 34 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([109]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Μαρτίου 2021, Επιτροπή κατά Ιταλίας κ.λπ., C-425/19 P, ECLI:EUC:2021:154, σκέψεις 59 και 60 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

(338) Συναφώς, δεν απαιτείται η Επιτροπή να αποδεικνύει, κατόπιν ειδικής έρευνας, ότι οι δημόσιες αρχές παρότρυναν συγκεκριμένα τη δημόσια επιχείρηση να λάβει το επίμαχο μέτρο. Είναι κρίσιμη κάθε ένδειξη η οποία υποδηλώνει ότι έχουν εμπλακεί ή ότι είναι απίθανο να μην έχουν εμπλακεί οι δημόσιες αρχές στη λήψη ενός μέτρου, λαμβανομένων επίσης υπόψη της έκτασης, του περιεχομένου ή των προϋποθέσεών του, ή ότι αντιθέτως οι εν λόγω αρχές δεν έχουν εμπλακεί στη λήψη του ([110]).

(339) Μεταξύ των ενδείξεων από τις οποίες μπορεί να συναχθεί η δυνατότητα καταλογισμού περιλαμβάνονται, εξάλλου, το γεγονός ότι η συγκεκριμένη δημόσια επιχείρηση δεν μπορούσε να λάβει την επίμαχη απόφαση χωρίς να λάβει υπόψη τις απαιτήσεις των δημόσιων αρχών ή των οδηγιών τους, η ένταξη της δημόσιας επιχείρησης στις δομές της δημόσιας διοίκησης, η φύση των δραστηριοτήτων της και η άσκησή τους στην αγορά υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, το νομικό καθεστώς της επιχείρησης, ή ακόμη ο βαθμός της εποπτείας που ασκούν οι δημόσιες αρχές ([111]).

5.1.2.1. Αντιστάθμιση των ετήσιων ζημιών της DB Cargo δυνάμει της συμφωνίας μεταβίβασης κερδών και ζημιών (μέτρο 1)

(340) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η DB AG (και, πριν από τη συγχώνευσή της με την DB AG, και η DB ML) είναι δημόσια επιχείρηση η οποία συστάθηκε ως «Aktiengesellschaften» δυνάμει του ιδιωτικού δικαίου. Το διοικητικό συμβούλιο της «Aktiengesellschaft» είναι ανεξάρτητο του εποπτικού συμβουλίου και της γενικής συνέλευσης ([112]). Αυτό σημαίνει ότι η γενική συνέλευση δεν μπορεί καταρχήν να δίνει οδηγίες στο διοικητικό συμβούλιο. Ωστόσο, κατά πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης, το γεγονός και μόνον ότι μια δημόσια επιχείρηση έχει συσταθεί υπό τη μορφή συνήθους κεφαλαιουχικής εταιρείας δεν μπορεί να θεωρηθεί, λόγω της αυτοτέλειας που της παρέχει αυτή η νομική μορφή, ως επαρκές στοιχείο για να αποκλειστεί η δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος ενός μέτρου ενισχύσεως που έχει λάβει η εν λόγω εταιρεία. Ειδικότερα, δεδομένου ότι η επιχείρηση αυτή τελεί υπό έλεγχο και δεδομένων των δυνατοτήτων άσκησης αποφασιστικής επιρροής που τούτο συνεπάγεται στην πράξη, δεν μπορεί να αποκλειστεί εκ προοιμίου η δυνατότητα καταλογισμού στο Δημόσιο οποιουδήποτε μέτρου λαμβάνει η εν λόγω εταιρεία ούτε συνεπώς ο κίνδυνος καταστρατηγήσεως των κανόνων της Συνθήκης περί κρατικών ενισχύσεων, έστω και αν η νομική μορφή της δημόσιας επιχείρησης αποτελεί αυτή καθεαυτήν μία από τις ενδείξεις βάσει των οποίων μπορεί να εξακριβωθεί στη συγκεκριμένη περίπτωση η εμπλοκή ή μη του Δημοσίου ([113]). Εν προκειμένω, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο το Δημόσιο, μέσω της παρουσίας του στο εποπτικό συμβούλιο, στο οποίο ο μέτοχος διορίζει το ήμισυ των μελών, να μπορεί να επηρεάσει έμμεσα τις αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου. Κατά τη γερμανική νομοθεσία σχετικά με τις «Aktiengesellschaften», το διοικητικό συμβούλιο εκλέγεται από το εποπτικό συμβούλιο, του οποίου τα μέλη δεν δεσμεύονται από τις οδηγίες των μετόχων. Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι υπάρχουν ενδείξεις ότι ορισμένα μέλη του εποπτικού συμβουλίου μπορεί επίσης να υπέχουν υποχρεώσεις έναντι του Δημοσίου. Αυτό συμβαίνει όταν το Δημόσιο, ως μέτοχος, διορίζει βουλευτές ή εκπροσώπους της κυβέρνησης (όπως υπουργούς ή διευθυντές των εμπλεκόμενων υπουργείων) στο εποπτικό συμβούλιο. Τα εν λόγω μέλη του εποπτικού συμβουλίου υπέχουν επίσης υποχρέωση, ή έχουν ισχυρό κίνητρο, να ενεργούν προς το συμφέρον της κυβέρνησης όσον αφορά την πολιτική μεταφορών και δημοσιονομικά θέματα που αφορούν την DB AG [αιτιολογική σκέψη 96 στοιχείο β) σημείο 2)].

(341) Επιπλέον, δεδομένου ότι η DB AG ανήκει εξ ολοκλήρου στο Δημόσιο (αιτιολογική σκέψη 11), η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας μπορεί, ως μόνος μέτοχος, να λαμβάνει μόνη της όλες τις αποφάσεις στη γενική συνέλευση της DB AG και, επομένως, να ασκεί (αποκλειστική) επιρροή στον στρατηγικό προσανατολισμό της DB AG. Εξάλλου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ως μέτοχος που ελέγχει το 100 % των δικαιωμάτων ψήφου στη γενική συνέλευση, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας μπορεί να ασκεί (αποκλειστική) επιρροή στην εκλογή του εποπτικού συμβουλίου της DB AG, το οποίο, με τη σειρά του, εκλέγει το διοικητικό συμβούλιο της DB AG. Επομένως, η Γερμανία θα μπορούσε να επηρεάσει άμεσα τις διαχειριστικές αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου της DB AG σε σχέση και με τις θυγατρικές της DB AG, συμπεριλαμβανομένης της DB Cargo και, έως το 2016, της DB ML, ακόμη και αν τα επιλεγμένα μέλη του εποπτικού συμβουλίου δεν είναι, υπό τη στενή έννοια, εκπρόσωποι της κυβέρνησης.

([110]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Μαρτίου 2021, Επιτροπή κατά Ιταλίας κ.λπ., C-425/19 P, ECLI:EUC:2021:154, σκέψεις 60 και 61 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([111]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Μαρτίου 2021, Επιτροπή κατά Ιταλίας κ.λπ., C-425/19 P, ECLI:EUC:2021:154, σκέψη 62 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([112]) Βλ. άρθρο 76 παράγραφος 1 του Aktiengesetz.

([113]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Δεκεμβρίου 2020, C-160/19 P, Comune di Milano κατά Επιτροπής, ECLI:EUC:2020:1012, σκέψη 49 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

(342) Το εποπτικό συμβούλιο της DB AG δεν απαρτίζεται στην πλειονότητά του από εκπροσώπους της κυβέρνησης. Ωστόσο, στο εποπτικό συμβούλιο της DB AG συμμετέχουν τρεις εκπρόσωποι της κυβέρνησης, οι οποίοι διορίζονται άμεσα από τα τρία υπουργεία που εμπλέκονται στην εποπτεία της DB AG (συγκεκριμένα, το Υπουργείο Μεταφορών, το Υπουργείο Οικονομίας και το Υπουργείο Οικονομικών), καθώς και δύο βουλευτές της ομοσπονδιακής βουλής.

(343) Επιπλέον, κατά το άρθρο 293 παράγραφος 2 του Aktiengesetz, η σύναψη συμφωνίας ελέγχου και/ή μεταβίβασης κερδών και ζημιών μεταξύ δύο «Aktiengesellschaften» απαιτεί την έγκριση κάθε γενικής συνέλευσης με πλειοψηφία τριών τετάρτων. Η Γερμανία υποστηρίζει ότι, σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, το Δημόσιο συγκατατέθηκε στη σύναψη της συμφωνίας μεταβίβασης κερδών και ζημιών που συνάφθηκε μεταξύ της DB AG και της DB Cargo. Συναφώς, μολονότι η ΣΜΚΖ του 2012 δεν συνάφθηκε άμεσα μεταξύ της DB AG και της DB Cargo, αλλά μεταξύ της DB ML και της DB Cargo, επισημαίνεται ότι κατά τον χρόνο σύναψης της εν λόγω ΣΜΚΖ υπήρχε μια συμφωνία ελέγχου και μεταβίβασης κερδών και ζημιών συναφθείσα μεταξύ της DB AG και της DB ML (βλ. αιτιολογική σκέψη 45). Συναφώς, η Γερμανία επιβεβαιώνει ότι υπήρξε μια σειρά από ΣΜΚΖ με διαφορετικά επίπεδα επιμέρους συμμετοχών με επικεφαλής την DB AG έως τη μεταβίβαση της ΣΜΚΖ το 2016 από την DB ML στην DB AG, στην οποία η DB Cargo ήταν η τελική επηρεαζόμενη θυγατρική και η DB AG ήταν η τελική επηρεαζόμενη μητρική εταιρεία (αιτιολογική σκέψη 47). Η συμμετοχή κρατικών υπαλλήλων στη σύναψη της ΣΜΚΖ είναι επίσης αποτέλεσμα της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 65 παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 65 παράγραφος 3 του BHO, που απαιτούν την έγκριση του αρμόδιου υπουργού για τη σύναψη συμφωνιών ελέγχου σε κρατικές εταιρείες (αιτιολογική σκέψη 107). Δεδομένου ότι η ΣΜΚΖ που εξέτασε η Επιτροπή περιέχει ένα στοιχείο ελέγχου, ο αρμόδιος υπουργός έπρεπε να εγκρίνει τη σύναψη της εν λόγω συμφωνίας.

(344) Σε σχέση με τη ΣΜΚΖ που συνάφθηκε το 2012, η Επιτροπή παρατηρεί ότι είχε αρχική ελάχιστη διάρκεια πέντε ετών. Μετά την αρχική πενταετή διάρκεια, η ΣΜΚΖ παρατεινόταν αυτομάτως στο τέλος κάθε οικονομικού έτους για ένα επιπλέον έτος, εκτός εάν ένα από τα δύο μέρη αποφάσιζε να την καταγγείλει, όπως συνέβη το 2024 (βλ. αιτιολογική σκέψη 51). Η ΣΜΚΖ δεν περιείχε ανώτατο όριο όσον αφορά τις ζημίες που μπορούσαν να καλυφθούν από τη μητρική εταιρεία της DB Cargo. Επομένως, η ΣΜΚΖ που συνάφθηκε μεταξύ της DB ML και της DB Cargo ήταν ικανή να επηρεάσει τον προϋπολογισμό της DB AG λόγω της συμφωνίας μεταβίβασης κερδών και ζημιών που συνάφθηκε μεταξύ της DB AG και της DB ML. Μετά τη συγχώνευση της DB ML και της DB AG, η έκθεση της DB AG στις ζημίες της DB Cargo κατέστη άμεση.

(345) Η Επιτροπή επιβεβαιώνει την προκαταρκτική διαπίστωση στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι η απόφαση σύναψης της ΣΜΚΖ καταλογίζεται στο γερμανικό Δημόσιο. Λαμβανομένου υπόψη του αντικτύπου που θα μπορούσε να έχει μια τέτοια άνευ ορίων συμφωνία για τον προϋπολογισμό της κρατικής DB AG, η απόφαση σύναψης της ΣΜΚΖ το 2012 πρέπει να θεωρηθεί ως στρατηγικής σημασίας για την DB AG, την DB ML και την DB Cargo. Η στρατηγική σημασία της υπό εξέταση ΣΜΚΖ επιβεβαιώνεται επίσης από τις τυπικές απαιτήσεις έγκρισης που εφαρμόζονται στις συμφωνίες μεταβίβασης κερδών και ζημιών, συμπεριλαμβανομένης της πτυχής του ελέγχου. Δεν είναι πιθανό η γερμανική κυβέρνηση να μην άσκησε επιρροή στη διαδικασία λήψης απόφασης της DB AG σε σχέση με τέτοιες στρατηγικές αποφάσεις ή να μην γνώριζε και να μην έλαβε μέρος στη λήψη απόφασης που συνεπαγόταν δυνητικώς πολύ σημαντική οικονομική επιβάρυνση για την DB AG. Η επιρροή αυτή ασκήθηκε ειδικότερα μέσω του εποπτικού συμβουλίου και της γενικής συνέλευσης καθώς και μέσω άμεσων επικοινωνιών μεταξύ υψηλόβαθμων εκπροσώπων της κυβέρνησης και της διοίκησης της DB AG.

(346) Ειδικότερα, το γερμανικό εταιρικό δίκαιο απαιτεί την έγκριση της ΣΜΚΖ από τους μετόχους των συμβαλλομένων. Επομένως, η ύπαρξη νομικά έγκυρης ΣΜΚΖ μεταξύ της DB AG και της DB Cargo (και, αντιστοίχως, μεταξύ της DB AG και της DB ML) μπορεί να αποδοθεί μόνον στην άμεση συμμετοχή του υπεύθυνου για την κρατική συμμετοχή εκπροσώπου της κυβέρνησης στις οικείες εταιρείες. Επιπλέον, το 2016 εκπρόσωπος της κυβέρνησης, μόνου μετόχου της DB AG, ενέκρινε άμεσα τη συγχώνευση μεταξύ της DB AG και της DB ML, όπως απαιτείται από το γερμανικό εταιρικό δίκαιο. Ως αποτέλεσμα της συγχώνευσης της DB ML και της DB AG, το σύνολο των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων, περιλαμβανομένης της ΣΜΚΖ του 2012 (μεταξύ της DB ML και της DB AG) μεταβιβάστηκαν από την DB ML στην DB AG, καθιστώντας άμεση την έκθεση της DB AG στις πραγματικές και μελλοντικές ζημίες της DB Cargo. Η συγχώνευση πραγματοποιήθηκε μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς διάρκειας της ΣΜΚΖ του 2012, η οποία παρατάθηκε στη συνέχεια αυτομάτως επ' αόριστον, με δυνατότητα ετήσιας καταγγελίας από την DB AG ή την DB Cargo.

(347) Κατά τη νομολογία, σε ορισμένες περιπτώσεις, ενδέχεται η συμμόρφωση με τις τέσσερις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ να αξιολογηθεί σε χρόνο διαφορετικό από εκείνον κατά τον οποίο ένα συγκεκριμένο μέτρο τίθεται σε ισχύ ([114]). Σε σχέση με τη διαπίστωση της Επιτροπής που αφορά την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 393 έως 411), το ζήτημα του αν το γερμανικό Δημόσιο ενεπλάκη στη λήψη των αποφάσεων σχετικά με τη σύναψη και τη συνέχιση της ΣΜΚΖ από το 2012 ή μόνον μεταγενέστερα μπορεί να παραμείνει αναπάντητο. Σημασία έχει κυρίως ότι, όταν όλες οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης κατά το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ πληρούνταν, η ΣΜΚΖ ήταν ακόμη σε ισχύ μέσω της, θεωρούμενης από την Επιτροπή, άσκησης επιρροής εκ μέρους του Δημοσίου.

(348) Συναφώς, και άλλες ενδείξεις σχετικά με τη δυνατότητα καταλογισμού άρχισαν να εμφανίζονται με την πάροδο του χρόνου. Όσον αφορά την έκταση του μέτρου, δεδομένου ότι οι αντίστοιχες εταιρείες ανήκαν εξ ολοκλήρου στη Γερμανία, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ο επαναλαμβανόμενος χαρακτήρας των ζημιών που καλύπτονταν βάσει της ΣΜΚΖ (βλ. πίνακα 5, αιτιολογική σκέψη 53) και το ύψος τους διέλαθαν την προσοχή της Γερμανίας, ιδίως αρχής γενομένης από το 2019, όταν οι ετήσιες ζημίες ήταν σχεδόν διπλάσιες των ζημιών που καταγράφηκαν το 2015, το 2016 και το 2017, αντιστοίχως, και ανήλθαν σε 870 εκατ. EUR το 2020. Λαμβανομένων υπόψη του επαναλαμβανόμενου χαρακτήρα και του ύψους των ζημιών που έπρεπε να καλυφθούν βάσει της ΣΜΚΖ, δεν είναι πιθανό το γερμανικό Δημόσιο να μην ενεπλάκη στις αποφάσεις ανανέωσης της εν λόγω συμφωνίας. Αντιθέτως, είναι πιθανό το γερμανικό Δημόσιο να άσκησε την αποφασιστική επιρροή του επί της DB AG ώστε να διασφαλίσει ότι η ΣΜΚΖ συνεχίζει να στηρίζει την DB Cargo παρά τις αυξανόμενες ζημίες τις οποίες η ΣΜΚΖ δημιουργούσε για την DB AG. Ειδικότερα, μολονότι οι ετήσιες παρατάσεις της ΣΜΚΖ πραγματοποιήθηκαν σιωπηρώς, προϋπέθεταν συγκεκριμένες και ολοένα και σημαντικότερες επιλογές συνέχισης στήριξης της DB Cargo, παρά τη συσσώρευση ζημιών. Η Επιτροπή δεν θεωρεί πιθανό ότι η διοίκηση της DB AG μπορούσε να αποφασίσει ελεύθερα να παύσει την εν λόγω στήριξη, ιδίως λόγω του αυξανόμενου όγκου ζημιών που καθιστούσαν τη ΣΜΚΖ ακόμη πιο σημαντική για τη διατήρηση της οικονομικής βιωσιμότητας της DB Cargo.

(349) Η μη ανάμειξη του γερμανικού Δημοσίου στη συγκεκριμένη απόφαση ανανέωσης της ΣΜΚΖ είναι ακόμη λιγότερο πιθανή λαμβανομένων υπόψη της φύσης των δραστηριοτήτων της DB Cargo και της σημασίας τους για τις δημόσιες αρχές, έχοντας υπόψη ότι, κατά πάγια νομολογία, η φύση των δραστηριοτήτων του δικαιούχου αποτελεί ένδειξη δυνατότητας καταλογισμού ([115]).

(350) Παρά την ελευθέρωση της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών το 2007, η DB Cargo συνέχισε να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην εν λόγω αγορά και ιδίως στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας, στο οποίο εξακολουθεί να κατέχει μερίδιο περίπου 90 % (αιτιολογική σκέψη 33). Όπως αναγνωρίζει η Γερμανία (αιτιολογική σκέψη 33), το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας υπήρξε συστηματικά ζημιογόνο επί πλείονα έτη και, ως εκ τούτου, δεν είναι ελκυστικό για νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις που δεν λαμβάνουν επιδοτήσεις (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 466 επ. σε σχέση με τη σημασία του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας και αιτιολογικές σκέψεις 587 έως 589 σε σχέση με την προβλεπόμενη δημόσια στήριξη για τον συγκεκριμένο τομέα).

(351) Συναφώς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η δραστηριότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έχει στρατηγική σημασία για την πολιτική μεταφορών της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, δεδομένου ότι συμβάλλει στη μετατόπιση από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές και είναι σημαντική για τη διασφάλιση της ασφάλειας εφοδιασμού πολλών εμπορευμάτων που είναι απαραίτητα για τους καταναλωτές και τη βιομηχανία ([116]). Στη συγκεκριμένη περίπτωση της Γερμανίας, οι μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας αντιπροσωπεύουν περίπου το ένα τέταρτο των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Πρόκειται για σημαντικό στοιχείο των αλυσίδων εφοδιαστικής σε ολόκληρη τη χώρα και διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στη σύνδεση πολλών σημαντικών βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Περαιτέρω, οι μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας ασκούν λειτουργία στήριξης των άλλων μορφών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως οι συνδυασμένες μεταφορές και οι μεταφορές κλειστής αμαξοστοιχίας, και ως εκ τούτου συμβάλλουν σημαντικά στην ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς και έχουν επίσης καθοριστική σημασία για την απανθρακοποίηση των μεταφορών και την επίτευξη των κλιματικών στόχων. Οι παράγοντες αυτοί ώθησαν τη Γερμανία να χρηματοδοτήσει τομεακά καθεστώτα για τον κλάδο των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας από το 2020 ([117]).

([114]) Αποφάσεις του Γενικού Δικαστηρίου της 13ης Φεβρουαρίου 2012, Budapesti Erőmű Zrt κατά Επιτροπής, T-80/06 και T-182/09, ECLI:EUT:201:65, σκέψεις 55 και 67, και της 30ής Απριλίου 2014, Dunamenti Erőmű Zrt κατά επιτροπής, T-179/09, ECLI:EUT:2014/236, σκέψη 66, η οποία επικυρώθηκε με την απόφαση του Δικαστηρίου της 1ης Οκτωβρίου 2015, Electrabel SA και Dunamenti Erőmű Zrt κατά Επιτροπής, C-357/14 P, ECLI:EUC:2015:642.

([115]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002, Γαλλία κατά Επιτροπής (Stardust), C-482/99, ECLI:EUC:2002:294, σκέψη 56.

([116]) Βλ. Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, «Masterplan Schienengüterverkehr», 23 Ιουνίου 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (προσπελάστηκε στις 15 Νοεμβρίου 2024).

([117]) Βλ. απόφαση C(2020) 7533 final της 4 Νοεμβρίου 2020, αιτιολογικές σκέψεις 3-5, και απόφαση C(2024)3488 final της 21ης Μαΐου 2024, αιτιολογικές σκέψεις 4-8.

(352) Επομένως, παρά τις κακές οικονομικές επιδόσεις του, ο κλάδος μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας έχει καθοριστική σημασία για τις γερμανικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές και τη γερμανική βιομηχανία και είναι κρίσιμος για την αλλαγή του τρόπου μεταφοράς. Ο ρόλος της DB Cargo στη γερμανική οικονομική και περιβαλλοντική πολιτική, ως ενός εκ των κύριων παραγόντων της απανθρακοποίησης των μεταφορών και της βιομηχανικής ελκυστικότητας της χώρας, είναι μια ακόμη ένδειξη της δυνατότητας καταλογισμού της ΣΜΚΖ στο γερμανικό Δημόσιο, καθώς δεν είναι πιθανό το γερμανικό Δημόσιο να μη στήριζε τα οικονομικά της εταιρείας μέσω της ΣΚΜΖ, ιδίως από το χρονικό σημείο κατά το οποίο οι ζημίες της DB Cargo —σε περίπτωση μη κάλυψης από τη μητρική εταιρεία— θα δημιουργούσαν δυσχέρειες για την εταιρεία και θα απειλούσαν τη συνέχιση της λειτουργίας της ([118]) .

(353) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι στα στρατηγικά έγγραφα της DG AB (μελέτη Oliver Wyman) γίνεται επίσης λόγος για «ειδική ευθύνη» της DB Cargo, ως κρατικής εταιρείας, για περισσότερους από 17 000 εργαζομένους στη Γερμανία (το 2018) (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 397).

(354) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το μέτρο 1, δηλαδή η κάλυψη των ζημιών της DB Cargo βάσει της ΣΜΚΖ, τόσο κατά την αρχική διάρκειά της όσο και μετά τις σιωπηρές παρατάσεις της έως την καταγγελία της η οποία έχει προγραμματιστεί επί του παρόντος για την 31η Δεκεμβρίου 2024, καταλογίζεται στο γερμανικό Δημόσιο.

5.1.2.2. Τιμολόγηση ενδοομιλικών υπηρεσιών (μέτρο 2) και ευνοϊκοί όροι χρηματοδότησης δανείων από το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της DB (μέτρο 3)

(355) Βάσει της εξέτασης των επιχειρημάτων που πρόβαλαν και των αποδεικτικών στοιχείων που υπέβαλαν η Γερμανία και τα ενδιαφερόμενα μέρη, η Επιτροπή δεν μπορεί να επιβεβαιώσει την προκαταρκτική διαπίστωσή της ότι τα μέτρα 2 και 3 καταλογίζονται στο Δημόσιο.

(356) Αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται ο καταγγέλλων, το γεγονός ότι η DB Cargo ανήκει εξ ολοκλήρου στην DB AG και, τελικώς, στο Δημόσιο δεν επαρκεί για να αποδειχθεί η δυνατότητα καταλογισμού των μέτρων 2 και 3 στο γερμανικό Δημόσιο.

(357) Η DB AG και η DB Cargo έχουν συσταθεί ως «Aktiengesellschaften» ιδιωτικού δικαίου και, επομένως, το διοικητικό συμβούλιο είναι ανεξάρτητο από το εποπτικό συμβούλιο και τη γενική συνέλευση. Αντίθετα προς τις στρατηγικές αποφάσεις, όπως σύναψη συμφωνίας του είδους της ΣΜΚΖ, η σύναψη ενδοομιλικών συμφωνιών παροχής υπηρεσιών ή η χορήγηση ενδοομιλικών δανείων είναι πράξεις της συνήθους καθημερινής επιχειρηματικής δραστηριότητας. Είναι εξαιρετικά απίθανο το Δημόσιο να μπορούσε να παρακολουθεί στενά και να επηρεάζει τέτοιες πράξεις υπό την ιδιότητα του μετόχου μέσω των εκπροσώπων του στο εποπτικό συμβούλιο, ειδικότερα λαμβανομένης υπόψη της περιορισμένης πραγματικής εκπροσώπησης του Δημοσίου στα διοικητικά όργανα της DB AG και της DB Cargo.

(358) Ο εσωτερικός κανονισμός του διοικητικού συμβουλίου της DB AG αποκλείει ρητώς τη λήψη δανείων εντός του ομίλου από τα θέματα για τα οποία απαιτείται απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της DB AG ή έγκριση του εποπτικού συμβουλίου της DB AG (αιτιολογικές σκέψεις 17, 20 και 22). Ομοίως, δυνάμει του εσωτερικού κανονισμού του διοικητικού συμβουλίου της DB Cargo, η λήψη δανείων από την DB AG και την DB Finance B.V. αποκλείεται ρητώς από τον κατάλογο μέτρων που απαιτούν έγκριση του διοικητικού συμβουλίου της DB AG (δηλαδή του μετόχου). Οι ανωτέρω εσωτερικοί κανονισμοί ουδόλως αναφέρουν ενδοομιλικές συμφωνίες παροχής υπηρεσιών και, επομένως, ο καθορισμός των όρων και των προϋποθέσεών τους επαφίεται σε κατώτερο διοικητικό επίπεδο. Επομένως, αντίθετα προς τη σύναψη της ΣΜΚΖ, η σύναψη εσωτερικών εταιρικών συμφωνιών για ενδοομιλικές υπηρεσίες ή συμφωνιών δανείων όπως οι επίμαχες στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας δεν απαίτησε τη συμμετοχή του Δημοσίου ούτε στο επίπεδο του μετόχου ή του εποπτικού συμβουλίου ούτε στο επίπεδο του διοικητικού συμβουλίου των οικείων εταιρειών.

([118]) Πρβλ. απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, T-525/20, ITD και Danske Fragtmænd κατά Επιτροπής, ECLI:EUT:2023:542, σκέψεις 86-96 και 104-107.

(359) Ο δυνητικός οικονομικός αντίκτυπος των μέτρων 2 και 3 στον προϋπολογισμό της DB AG, ο οποίος συνιστά, κατά τον καταγγέλλοντα, πρόσθετη ένδειξη δυνατότητας καταλογισμού, πρέπει να σχετικοποιηθεί. Πρώτον, όσον αφορά τις ενδοομιλικές συμφωνίες παροχής υπηρεσιών, ορθώς η Γερμανία υποστηρίζει ότι ορισμένες υπηρεσίες παρασχέθηκαν προς το συμφέρον ολόκληρου του ομίλου. Δεύτερον, λαμβανομένων υπόψη των ισχυρισμών του καταγγέλλοντος, η Επιτροπή αξιολόγησε τη σπουδαιότητα των δανείων που συνιστούν το μέτρο 3 σε σχέση με τους πιο κρίσιμους δείκτες σχετικής σημασίας για τον δανειστή και τον δανειολήπτη, όπως οι συνολικές ανάγκες αναχρηματοδότησης του ομίλου, και σε σχέση με τον κύκλο εργασιών της DB Cargo, αφήνοντας κατά μέρος το πολύ μεγαλύτερο ποσό του προϋπολογισμού της DB AG, στο οποίο αναφέρεται ο καταγγέλλων. Τα οκτώ δάνεια που χορηγήθηκαν από το 2013 έως το 2019 ανέρχονται συνολικά σε περίπου 2,1 δισ. EUR την 31η Δεκεμβρίου 2019. Εξάλλου, οι υποχρεώσεις της DB Finance ανήλθαν, μόνο το 2019, σε 23,3 δισ. EUR, ήτοι ποσό εννεαπλάσιο σε ένα μόνο έτος. Από την άποψη του δανειολήπτη ακόμη σημαντικότερο είναι ότι ο συνολικός κύκλος εργασιών της DB Cargo από το 2013 έως το 2019 ανήλθε σε 23,8 δισ. EUR, δηλαδή ήταν ενδεκαπλάσιος του ύψους των δανείων, ο δε εσωτερικός δανεισμός εντός του ομίλου DB δεν είναι περιστασιακό ή μεμονωμένο συμβάν σε σχέση με τα επίμαχα δάνεια ούτε αφορά ειδικά την DB Cargo από τις θυγατρικές της DB AG.

(360) Αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται ο καταγγέλλων, το οικονομικό συμφέρον του γερμανικού Δημοσίου να εισπράττει μερίσματα από τον όμιλο DB δεν υποδηλώνει ούτε ότι το Δημόσιο πρέπει να ενεπλάκη στα μέτρα 2 και 3. Η συμμετοχή του μετόχου σε συγκεκριμένη συναλλαγή η οποία πραγματοποιείται στο πλαίσιο της συνήθους επιχειρηματικής δραστηριότητας δεν μπορεί να συναχθεί από το γενικό συμφέρον ενός μετόχου να περιορίσει τις ζημίες μιας εταιρείας προκειμένου να εισπράξει μερίσματα. Όπως ορθώς παρατηρεί η Γερμανία, η αποδοχή του γενικού οικονομικού συμφέροντος του μετόχου ως κρίσιμου κριτηρίου για τη δυνατότητα καταλογισμού θα σήμαινε ότι κάθε απόφαση την οποία λαμβάνουν εταιρικά όργανα θα καταλογιζόταν στο Δημόσιο δεδομένου ότι κάθε απόφαση μπορεί να έχει αντίκτυπο στο οικονομικό συμφέρον του μετόχου.

(361) Η δυνατότητα καταλογισμού των μέτρων 2 και 3 δεν μπορεί να συναχθεί ούτε από τις διατάξεις του άρθρου 65 του BHO ούτε από τις διατάξεις του PCGK, αντίθετα προς όσα ισχυρίστηκε ο καταγγέλλων.

(362) Στο άρθρο 65 του BHO ([119]) καθορίζονται οι κανόνες σχετικά με την απόκτηση μετοχών, από το γερμανικό ομοσπονδιακό Δημόσιο, σε ιδιωτικές εταιρείες, όπως η απαίτηση προηγούμενης συγκατάθεσης του αρμόδιου υπουργού για συναλλαγές όπως η αγορά ή η πώληση μετοχών σε ιδιωτική εταιρεία, συναλλαγές που αφορούν μεταβολή του ονομαστικού κεφαλαίου ή τον σκοπό της εταιρείας ή συναλλαγές που αφορούν μεταβολή του ελέγχου. Το άρθρο 65 παράγραφοι 1 και 3 του BHO προβλέπει ότι το ομοσπονδιακό Δημόσιο πρέπει να διαθέτει κατάλληλη επιρροή στα εποπτικά συμβούλια ή σε αντίστοιχο εποπτικό όργανο. Το άρθρο 65 παράγραφος 6 προβλέπει ότι το αρμόδιο ομοσπονδιακό υπουργείο θα πρέπει να χρησιμοποιεί την επιρροή του προκειμένου να διασφαλίζει ότι τα μέλη των εποπτικών οργάνων της επιχείρησης τα οποία επιλέχθηκαν ή ορίστηκαν κατ' εντολή του Δημοσίου λαμβάνουν επίσης υπόψη κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων τους τα ειδικά συμφέροντα του ομοσπονδιακού δημοσίου. Επομένως, οι διατάξεις του άρθρου 65 του BHO θεσπίζουν υποχρεώσεις γενικής φύσεως και εφαρμόζονται μόνο σε ορισμένες στρατηγικής σημασίας αποφάσεις που σχετίζονται με τις συμμετοχές του Δημοσίου στις επιχειρήσεις. Οι εν λόγω διατάξεις δεν θεσπίζουν κανόνες οι οποίοι απαιτούν την ανάμειξη του Δημοσίου στην έγκριση ή στον καθορισμό των όρων ενδοομιλικών συμφωνιών και δανείων.

(363) Ο PCGK παρέχει ενδείξεις σχετικά με την υπεύθυνη διακυβέρνηση εταιρειών στις οποίες το γερμανικό Δημόσιο έχει συμμετοχή, ορισμένες εκ των οποίων έχουν γενικό και μη υποχρεωτικό χαρακτήρα (υποσημείωση 47). Ελλείψει προσκόμισης στοιχείων, και κατά μείζονα λόγω αποδείξεων, κατά τη διάρκεια της έρευνας, σχετικά με την κατάχρηση ή την επιβολή, στην DB Cargo ή την DB AG, των ενδείξεων που προβλέπονται στον PCGK σε σχέση με τα μέτρα 2 και 3 που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας, μέσω ενεργειών ή άσκησης επιρροής από υπαλλήλους, υπηρεσίες ή δημόσιους φορείς, οι εν λόγω ενδείξεις δεν υποδηλώνουν τη δυνατότητα καταλογισμού των εν λόγω μέτρων 2 και 3.

(364) Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα αποδεικτικά στοιχεία που συγκέντρωσε κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας δεν στηρίζουν τις προκαταρκτικές ενδείξεις που περιγράφονται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ούτε τεκμηριώνουν τη δυνατότητα καταλογισμού των μέτρων 2 και 3 στο γερμανικό Δημόσιο για τον σκοπό της εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(365) Λαμβανομένου υπόψη του σωρευτικού χαρακτήρα των προϋποθέσεων για την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι τα μέτρα 2 και 3 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης.

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

5.1.2.3. Μερική κάλυψη από το BEV των αποδοχών των δημόσιων υπαλλήλων που απασχολεί η DB Cargo (μέτρο 4)

(366) Όπως διευκρίνισε η Γερμανία, η κάλυψη των κοινωνικών δαπανών από το BEV αφορά όλους τους σιδηροδρομικούς υπαλλήλους που έχουν τοποθετηθεί στην DB AG και όχι μόνον το προσωπικό που έχει κατανεμηθεί εντός του ομίλου DB AG στην DB Cargo.

(367) Το σύστημα τοποθετήσεων έχει υποχρεωτικό χαρακτήρα ([120]). Η απόφαση σχετικά με την οντότητα που επιβαρύνεται με τις δαπάνες που σχετίζονται με το ειδικό καθεστώς των δημόσιων υπαλλήλων που τοποθετούνται στην DB AG καθώς και άλλα χαρακτηριστικά του συστήματος τοποθέτησης διέπονται από κανονιστικές διατάξεις («Gesetz») —τον DBGrG— και όχι από αποφάσεις που λαμβάνουν αυτόνομα το BEV, η DB AG ή η DB Cargo (αιτιολογική σκέψη 78) ([121]). Ως εκ τούτου, το μέτρο 4 καταλογίζεται στο Δημόσιο.

5.1.3. *Επιλεκτικό πλεονέκτημα*

(368) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα μπορούσε να αποκομίσει μια επιχείρηση υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, δηλαδή χωρίς κρατική παρέμβαση ([122]). Αυτό που έχει σημασία είναι μόνο το αποτέλεσμα του μέτρου στην επιχείρηση και όχι η αιτία ούτε ο στόχος της κρατικής παρέμβασης ([123]). Κάθε φορά που η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης βελτιώνεται ως αποτέλεσμα κρατικής παρέμβασης υπό όρους που διαφέρουν από τις κανονικές συνθήκες της αγοράς, υφίσταται πλεονέκτημα. Για την αξιολόγηση της ύπαρξης αυτού, θα πρέπει να συγκριθεί η οικονομική κατάσταση της επιχείρησης μετά το μέτρο με την οικονομική κατάστασή της εάν δεν είχε ληφθεί το μέτρο ([124]). Συναφώς, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ο όρος «κρατικές παρεμβάσεις» δεν αναφέρεται μόνο στις πράξεις αλλά και στις παραλείψεις του κράτους, δηλαδή όταν οι αρχές δεν λαμβάνουν μέτρα σε ορισμένες περιπτώσεις ([125]).

(369) Η Επιτροπή θα αξιολογήσει την ύπαρξη επιλεκτικού πλεονεκτήματος μόνο για τα μέτρα τα οποία θεώρησε ότι καταλογίζονται στο Δημόσιο, δηλαδή το μέτρο 1 και το μέτρο 4.

5.1.3.1. Αντιστάθμιση των ετήσιων ζημιών της DB Cargo δυνάμει της συμφωνίας μεταβίβασης κερδών και ζημιών (μέτρο 1)

(370) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Γερμανία ισχυρίζεται ότι i) η σύναψη της ΣΜΚΖ τηρεί την αρχή του ΙΕΟΑ, ii) η μη καταγγελία της ΣΜΚΖ και, επομένως, οι συνεχιζόμενες ετήσιες μεταβιβάσεις των ζημιών της DB Cargo στην DB AG δεν συνιστούν μέτρο κρατικής παρέμβασης καθώς δεν συνιστούν πράξη και, επομένως, «μέτρο που πράγματι έλαβε» η Γερμανία και iii) εν πάση περιπτώσει, η μη καταγγελία και η συνεχιζόμενη μεταβίβαση ζημιών τηρούν την αρχή του ΙΕΟΑ και δεν έχουν παράσχει πλεονέκτημα στην DB Cargo και, ως εκ τούτου, το μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 110 έως 130).

(371) Η Επιτροπή θα εξετάσει αν η αρχή του ΙΕΟΑ έχει εφαρμογή στη σύναψη της ΣΜΚΖ, καθώς και στη μη καταγγελία της ΣΜΚΖ και την επακόλουθη μεταβίβαση ζημιών. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι το κριτήριο του ΙΕΟΑ δεν έχει εφαρμογή, δεν θα μπορεί να το εφαρμόσει.

([120]) Το άρθρο 12 παράγραφος 2 του DBGrG προβλέπει ότι οι υπάλληλοι του Δημοσίου διορίζονται [«sind (…) zugewiesen»] στην DB AG.
([121]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 19ης Δεκεμβρίου 2019, Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EUC:2019:1121, σκέψη 34.
([122]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1996, SFEI κ.λπ., C-39/94, ECLI:EUC:1996:285, σκέψη 60· απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Απριλίου 1999, Ισπανία κατά Επιτροπής, C-342/96, ECLI:EUC:1999:210, σκέψη 41.
([123]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Ιουλίου 1974, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-173/73, ECLI:EUC:1974:71, σκέψη 13.
([124]) Ό.π.
([125]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σ. 1), σημείο 67 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

(372) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η δυνατότητα εφαρμογής του κριτηρίου του ΙΕΟΑ εξαρτάται, εντέλει, από το αν το κράτος χορηγεί οικονομικό πλεονέκτημα σε επιχείρηση, με την ιδιότητά του ως μετόχου και όχι με την ιδιότητά του ως φορέα δημόσιας εξουσίας ([126]). Πράγματι, οι κρατικές παρεμβάσεις που σκοπούν στην τήρηση των υποχρεώσεων του Δημοσίου στο πλαίσιο της δημόσιας εξουσίας δεν μπορούν να συγκριθούν με τις παρεμβάσεις ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς ([127]).

(373) Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί τη δυνατότητα εφαρμογής της αρχής του ΙΕΟΑ στη σύναψη της ΣΜΚΖ καθώς και στη μη καταγγελία της και στις επακόλουθες μεταβιβάσεις ζημιών βάσει της ΣΜΚΖ. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ίδια η ΣΜΚΖ είναι πράξη που διέπεται από τον Aktiengesetz και όχι από το δημόσιο δίκαιο (βλ. υποσημείωση 15). Επιπλέον, οι ΣΜΚΖ είναι πράξεις οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιούνται, και χρησιμοποιούνται κατά τα φαινόμενα, από άλλους ομίλους εταιρειών, ειδικότερα εταιρείες που περιλαμβάνονται στον γερμανικό χρηματιστηριακό δείκτη (βλ. αιτιολογική σκέψη 111). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Γερμανία δεν αμφισβητεί τη μη πραγματοποίηση αναλύσεων κερδοφορίας πριν από τη σύναψη της ΣΜΚΖ (βλ. αιτιολογική σκέψη 121). Συγχρόνως, η Επιτροπή επισημαίνει την ύπαρξη οικονομικών αναλύσεων με τη μορφή ετήσιων ενδιάμεσων σχεδίων, τα οποία αποτελούν τη βάση για τη λήψη των στρατηγικών αποφάσεων της DB AG (βλ. αιτιολογική σκέψη 54). Η συνέχιση της ετήσιας μεταβίβασης ζημιών πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο της ΣΜΚΖ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η αρχή του ΙΕΟΑ έχει εφαρμογή τόσο στη σύναψη της ΣΜΚΖ όσο και στη μη καταγγελία της ΣΜΚΖ με αποτέλεσμα τη συνεχή μεταβίβαση των ζημιών της DB Cargo στην DB AG.

(374) Όσον αφορά το επιχείρημα της Γερμανίας ότι η μη καταγγελία της ΣΜΚΖ και, επομένως, η μεταβίβαση των ζημιών της DB Cargo δεν συνιστά μέτρο που πράγματι έλαβε η Γερμανία (βλ. αιτιολογική σκέψη 114) και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να διαπιστωθεί επιλεκτικό πλεονέκτημα από τις μεταβιβάσεις ζημιών, η Επιτροπή εκτιμά ότι το επιχείρημα αυτό δεν έχει έρεισμα στη νομοθεσία. Αντιθέτως, η μη λήψη μέτρων, ενδεχομένως σταδιακών, για την καταγγελία μιας ολοένα και πιο οικονομικά ασύμφορης έννομης σχέσης πρέπει να θεωρηθεί ως επιλογή, έστω και αν υλοποιήθηκε σιωπηρά, είτε από ιδιώτη επενδυτή είτε από δημόσια αρχή ή δημόσια επιχείρηση. Αυτό ισχύει κατά μείζονα λόγο όταν η αρχική διάρκεια της σύμβασης έχει λήξει και, κάθε έτος, κάθε συμβαλλόμενος μπορεί είτε να δεχθεί σιωπηρή παράταση της σύμβασης για το επόμενο έτος είτε να ειδοποιήσει ότι θα καταγγείλει τη σύμβαση. Πρόκειται για συγκεκριμένες επιλογές, τις οποίες οι συμβαλλόμενοι της ΣΜΚΖ πραγματοποίησαν κάθε έτος. Η νομική μορφή των εν λόγω επιλογών, δηλαδή το γεγονός ότι συμφωνήθηκε ότι η συνέχιση της ΣΜΚΖ θα είναι σιωπηρή αντί να απαιτείται τυπική τροποποίηση, δεν αναιρεί την ανωτέρω εκτίμηση. Συγκεκριμένα, κατά πάγια νομολογία, για τον καθορισμό του αν ένα μέτρο παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στην επιχείρηση δεν έχει επίσης σημασία η ακριβής μορφή του μέτρου. Η έννοια της ενίσχυσης δεν περιλαμβάνει μόνον τις θετικές παροχές, αλλά και τις παρεμβάσεις οι οποίες, ανεξαρτήτως μορφής, απαλλάσσουν από τις συνήθεις επιβαρύνσεις του προϋπολογισμού μιας επιχείρησης και οι οποίες, ως εκ τούτου, χωρίς να αποτελούν επιδοτήσεις με τη στενή του όρου έννοια, έχουν ίδια φύση και όμοια αποτελέσματα με αυτές ([128]). Κατά τη νομολογία είναι επίσης σαφές ότι η μη λήψη μέτρων μπορεί κάλλιστα να θεωρηθεί ως παρέμβαση η οποία συνεπάγεται πλεονέκτημα σε περιπτώσεις στις οποίες ιδιώτης επενδυτής ευρισκόμενος σε κατάσταση όσο το δυνατόν παραπλήσια εκείνης του Δημοσίου, ενεργώντας υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, θα είχε λάβει μέτρα. Παραδείγματα τέτοιων καταστάσεων είναι η συνεχής ανοχή σε σχέση με τη μη πληρωμή οφειλών ([129]) ή σε σχέση με τη χρήση δημόσιων περιουσιακών στοιχείων χωρίς την καταβολή του αντίστοιχου μισθώματος ([130]). Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η κατάρτιση ΣΜΚΖ συνεπάγεται τη θέσπιση ενός αυτόματου μηχανισμού που αντικαθιστά την αναγκαιότητα λήψης απόφασης σε ετήσια βάση σχετικά με τη μεταβίβαση ή μη ζημιών ή κερδών στη μητρική εταιρεία. Ωστόσο, ένας τέτοιος αυτόματος μηχανισμός δεν αποκλείει το ενδεχόμενο οι συναλλαγές, δηλαδή η μεταβίβαση ζημιών/κερδών, να καταστούν ασύμφορες για έναν συμβαλλόμενο, άλλως δεν θα προβλεπόταν ρήτρα καταγγελίας άνευ όρων. Στην πραγματικότητα, ένας συνετός επενδυτής της οικονομίας της αγοράς θα αξιολογούσε αν η διατήρηση της συμφωνίας είναι συμφέρουσα και, σε περίπτωση αρνητικής απάντησης, θα κατήγγειλε τη συμφωνία που κατέστη ασύμφορη. Επομένως, κατά την Επιτροπή, πρέπει να αξιολογηθεί επίσης η οικονομική λογική για τις μεταβιβάσεις ζημιών κατά τις περιόδους στις οποίες οποιοσδήποτε συμβαλλόμενος μπορούσε να έχει καταγγείλει τη ΣΜΚΖ.

([126]) Όσον αφορά τις επενδύσεις, βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Ιουνίου 2012, Επιτροπή κατά EDF, C-124/10 P, ECLI:EUC:2012:318, σκέψεις 79-82 και 87.

([127]) Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 15ης Δεκεμβρίου 2009, EDF κατά Επιτροπής, T-156/04, ECLI:EUT:2009:505, σκέψη 228.

([128]) Βλ. π.χ. απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Απριλίου 2014, Γαλλία κατά Επιτροπής, C-559/12 P, ECLI:EUC:2014:217, σκέψη 94 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([129]) Βλ. π.χ. απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 13ης Σεπτεμβρίου 2010, Ελλάδα κ.λπ. κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-415/05, T-416/05 και T-423/05, ECLI:EUT:2010:386, σκέψεις 377 έως 393, απόφαση του Δικαστηρίου της 12ης Οκτωβρίου 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EUC:2000:559, σκέψεις 19 και 20.

([130]) Βλ. απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2022, JCDecaux Street Furniture Belgium κατά Επιτροπής, T-642/19, ECLI:EUT:2022:503, σκέψεις 28, 49 και 65 (επικυρώθηκε με την απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Σεπτεμβρίου 2024, JCDecaux Street Furniture Belgium κατά Επιτροπής, C-710/22 P, ECLI:EUC:2024:787).

(375) Δεδομένου ότι το κριτήριο του ΙΕΟΑ έχει εφαρμογή, η Επιτροπή θα αξιολογήσει στη συνέχεια αν η σύναψη της ΣΜΚΖ το 2012, και η μεταβίβαση ζημιών βάσει της ΣΜΚΖ, παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στην DB Cargo, δηλαδή όφελος το οποίο η DB Cargo δεν θα μπορούσε να αποκομίσει υπό τις συνθήκες της αγοράς. Επομένως, η Επιτροπή πρέπει να εξακριβώσει αν «υπό παρόμοιες περιστάσεις, ένας ιδιώτης επενδυτής συγκρίσιμου μεγέθους που λειτουργεί υπό τις συνήθεις συνθήκες οικονομίας της αγοράς θα είχε προβεί στην εν λόγω επένδυση» ([131]). Συναφώς, η Επιτροπή θα λάβει δεόντως υπόψη το γεγονός ότι η DB AG είναι ο υφιστάμενος μέτοχος της DB Cargo και όχι νέος επενδυτής.

(376) Κατά την εφαρμογή του κριτηρίου του ΙΕΟΑ σημασία έχουν μόνο τα οφέλη και οι υποχρεώσεις που συνδέονται με τον ρόλο του Δημοσίου ως οικονομικού φορέα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αξιολογούν τα εν λόγω οφέλη και τις εν λόγω υποχρεώσεις βάσει των πληροφοριών που είναι διαθέσιμες κατά τον χρόνο της παρέμβασης (δηλαδή εκ των προτέρων), στηριζόμενα σε οικονομικές αξιολογήσεις που μπορούν να συγκριθούν με εκείνες που θα είχε πραγματοποιήσει, υπό παρόμοιες περιστάσεις, ένας ορθολογικός φορέας οικονομίας της αγοράς. Στην παρούσα υπόθεση, η Γερμανία διαβίβασε στην Επιτροπή σημαντική ποσότητα οικονομικών και χρηματοοικονομικών στοιχείων που συγκεντρώθηκαν και εξετάστηκαν ανά τακτά χρονικά διαστήματα και διαφωτίζουν τις προσδοκίες κερδοφορίας τις οποίες η DB AG μπορούσε να εξετάζει καθ' όλη την περίοδο εφαρμογής της ΣΜΚΖ.

(377) Μια προσέγγιση για την εξακρίβωση της τήρησης της αρχής του ΙΕΟΑ είναι η χρησιμοποίηση γενικά αποδεκτών, τυποποιημένων μεθοδολογιών αξιολόγησης. Μια τέτοια μεθοδολογία πρέπει να βασίζεται στα διαθέσιμα αντικειμενικά, επαληθεύσιμα και αξιόπιστα δεδομένα, τα οποία θα πρέπει να είναι αρκετά λεπτομερή και να αντικατοπτρίζουν την οικονομική κατάσταση κατά τη στιγμή που αποφασίστηκε η συναλλαγή, λαμβανομένων υπόψη του επιπέδου κινδύνου και των μελλοντικών προσδοκιών. Μια ευρέως αποδεκτή τυποποιημένη μεθοδολογία για την αξιολόγηση μιας επενδυτής απόφασης συνίσταται στην αξιολόγηση της επένδυσης βάσει της καθαρής παρούσας αξίας (ΚΠΑ) της.

(378) Για την εκτίμηση της αξίας των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo, η Επιτροπή προεξόφλησε τα καθαρά έσοδα, τα οποία υπολογίστηκαν κατά προσέγγιση βάσει των λειτουργικών εσόδων μετά από τόκους —ή των ΕΒΤ εάν ήταν διαθέσιμα— που περιλαμβάνονταν στα ενδιάμεσα σχέδια, κατά την πενταετή περίοδο που κάλυπτε το αντίστοιχο ενδιάμεσο σχέδιο (βλ. Πίνακα 5), καθώς και την τελική αξία, χρησιμοποιώντας ως προεξοφλητικό επιτόκιο του κόστους ιδίων κεφαλαίων προ φόρων που αναφέρεται στις ετήσιες εκθέσεις του ομίλου DB για το τμήμα της δραστηριότητας εμπορευματικών μεταφορών και εφοδιαστικής. Η Επιτροπή εφάρμοσε την προσέγγιση ανάπτυξης Gordon Shapiro για τον υπολογισμό της τελικής αξίας.

(379) Σύμφωνα με τη μέθοδο ανάπτυξης Gordon Shapiro, η τελική αξία μιας εταιρείας είναι η ΚΠΑ των κερδών που η εταιρεία θα αποκομίσει στο διηνεκές. Για τον υπολογισμό της εν λόγω καθαρής παρούσας αξίας, λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες παραδοχές: i) τα κέρδη θα αυξάνονται με ορισμένο ρυθμό ανάπτυξης («g») στο διηνεκές, αρχίζοντας από τα κέρδη του τελευταίου έτους του επιχειρηματικού σχεδίου και ii) το προεξοφλητικό επιτόκιο είναι είτε το κόστος ιδίων κεφαλαίων είτε το ΜΣΚΚ, ανάλογα με το είδος των κερδών, που σχετίζονται με τους κατόχους μετοχών ή γενικότερα με την επιχείρηση. Κατά τη μέθοδο ανάπτυξης Gordon Shapiro, όσο υψηλότερος είναι ο ρυθμός ανάπτυξης στο διηνεκές τόσο μεγαλύτερη θα είναι η ομαλοποιημένη ελεύθερη ταμειακή ροή και όσο χαμηλότερο είναι το προεξοφλητικό επιτόκιο τόσο υψηλότερη θα είναι η τελική αξία. Η Επιτροπή εφάρμοσε ρυθμό ανάπτυξης στο διηνεκές 2,0 %, όπως επισημαίνεται στη δεύτερη έκθεση E.CA (βλ. πίνακα 9). Η Επιτροπή εφαρμόζει τον ίδιο ρυθμό ανάπτυξης με εκείνον της δεύτερης έκθεσης E.CA καθώς ο εν λόγω ρυθμός ανάπτυξης αποτελεί συντηρητική παραδοχή, λαμβανομένων επίσης υπόψη άλλων εσωτερικών εγγράφων της DB Cargo τα οποία προβλέπουν χαμηλότερο ρυθμό ανάπτυξης (συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει το κριτήριο απομείωσης της αξίας στο ενδιάμεσο σχέδιο του 2015 το οποίο εφαρμόζει ρυθμό ανάπτυξης στο διηνεκές 1,0 %).

(380) Η Επιτροπή θα αξιολογήσει τη συμμόρφωση της ΣΜΚΖ προς την αγορά σε διάφορα χρονικά σημεία. Τα χρονικά σημεία είναι i) το 2012, έτος σύναψης της ΣΜΚΖ, ii) το 2016, έτος λήξης της περιόδου μη καταγγελίας και iii) το 2020, μετά την εφαρμογή άλλων μέτρων για την αντιμετώπιση της συνεχούς καταγραφής ζημιών από την DB Cargo, δηλαδή την παραγγελία της μελέτης SWL, τη θέσπιση του προγράμματος «Starke Cargo» και την αντικατάσταση της διευθυντικής ομάδας (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 61 και 66).

([131]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1990, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-142/87, ECLI:EUC:1990:125, σκέψη 29· απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-305/89, ECLI:EUC:1991:142, σκέψεις 18 και 19· και απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 30ής Απριλίου 1998, Cityflyer Express κατά Επιτροπής, T-16/96, ECLI:EUT:1998:78, σκέψη 51. Βλ. επίσης ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σ. 1), σημείο 74.

(381) Όσον αφορά τη βάση δεδομένων για τον υπολογισμό της ΚΠΑ, η Επιτροπή στηρίζεται στα ετήσια ενδιάμεσα σχέδια που είναι διαθέσιμα στα αντίστοιχα χρονικά σημεία. Λαμβανομένων υπόψη του όγκου και της φύσης των πληροφοριών που περιέχονται στα ενδιάμεσα σχέδια (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 55 και 58), η Επιτροπή εκτιμά ότι τα ενδιάμεσα σχέδια ήταν επαρκώς αναλυτικά ώστε η DB AG να λάβει αποφάσεις σχετικά με τη ΣΜΚΖ. Κατά τη συνήθη πρακτική σε παρόμοιους οργανισμούς, τα ενδιάμεσα σχέδια καταρτίστηκαν εκ των προτέρων βάσει των δεδομένων που ήταν διαθέσιμα στο αντίστοιχο χρονικό σημείο και προέρχονταν από εσωτερικές πηγές δεδομένων του ομίλου DB και εξωτερικές αξιόπιστες πηγές δεδομένων (βλ. αιτιολογική σκέψη 55).

5.1.3.1.1. Σύναψη της ΣΜΚΖ το 2012

(382) Βάσει της μεθοδολογίας που περιγράφηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 378 και 379, η Επιτροπή εκτίμησε την αξία των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo με όρους ΚΠΑ σε περίπου 2 763 εκατ. EUR βάσει του ενδιάμεσου σχεδίου του 2011 (το οποίο καλύπτει τα έτη 2012-2016) και σε περίπου 2 973 εκατ. EUR βάσει του ενδιάμεσου σχεδίου του 2012 (το οποίο καλύπτει τα έτη 2013-2017). Η Επιτροπή σημειώνει ότι κάθε ενδιάμεσο σχέδιο περιλαμβάνει όχι μόνο την περίοδο προγραμματισμού (για παράδειγμα, 2012-2016 στην περίπτωση του ενδιάμεσου σχεδίου του 2011), αλλά και εκτίμηση για το έτος κατά το οποίο καταρτίζεται το σχέδιο και τα πραγματικά αποτελέσματα του προηγούμενου έτους (στην περίπτωση του ενδιάμεσου σχεδίου του 2011, εκτιμήσεις για το 2011 και πραγματικά αποτελέσματα για το 2010).

(383) Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι, μολονότι η DB Cargo κατέγραψε ζημίες στα έτη προ της σύναψης της ΣΜΚΖ το 2012 (148 εκατ. EUR το 2010 και 100 εκατ. EUR το 2011, κατά την ετήσια έκθεση της DB Cargo για το 2011), η DB Cargo είχε καταγράψει κέρδη άνω των 500 εκατ. EUR στο διάστημα από το 2006 έως το 2008 (βλ. αιτιολογική σκέψη 117). Επιπλέον, σύμφωνα με τις ετήσιες εκθέσεις της DB Cargo κέρδη πραγματοποιήθηκαν και, επομένως, μεταβιβάστηκαν επίσης στα έτη 2001 έως 2004 ([132]). Όπως φαίνεται στον Πίνακα 5, σε αμφότερα τα ενδιάμεσα σχέδια προβλεπόταν ότι η DB Cargo θα επιτύχει τον στόχο επιδόσεων (όσον αφορά το περιθώριο EBIT) τουλάχιστον στο τέλος της περιόδου προγραμματισμού.

(384) Συναφώς, μπορεί να υπήρχε εύλογη προσδοκία ότι η DB Cargo θα πραγματοποιήσει κέρδη και, λαμβανομένης υπόψη της θετικής ΚΠΑ των αποδόσεων βάσει των ενδιάμεσων σχεδίων για την επίμαχη περίοδο, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η σύναψη της ΣΜΚΖ το 2012 δεν παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στην DB Cargo.

5.1.3.1.2. Περίοδος έως το τέλος του 2016

(385) Το επόμενο χρονικό σημείο στο οποίο η Επιτροπή αξιολόγησε τη συμμόρφωση με την αγορά της κάλυψης ζημιών βάσει της ΣΜΚΖ είναι το τέλος της αρχικής πενταετούς διάρκειας. Συγκεκριμένα, κατά την εν λόγω αρχική διάρκεια, η καταγγελία της ΣΜΚΖ επιτρεπόταν μόνο για σπουδαίο λόγο. Η λήξη της εν λόγω αρχικής διάρκειας είναι το πρώτο χρονικό σημείο κατά το οποίο κάθε συμβαλλόμενος μπορούσε να καταγγείλει ελεύθερα τη ΣΜΚΖ. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συμφωνία προβλέπει την απώλεια της πλειοψηφίας των δικαιωμάτων ψήφου στην DB Cargo ως σπουδαίο λόγο καταγγελίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 48). Κάτι τέτοιο δεν συνέβη, όπως επίσης εξέθεσε η Επιτροπή (βλ. αιτιολογική σκέψη 50), και, επομένως, ο συγκεκριμένος σπουδαίος λόγος δεν προβλήθηκε κατά την αρχική πενταετή διάρκεια της ΣΜΚΖ. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, σύμφωνα με το άρθρο 297 του AktG, σπουδαίος λόγος συντρέχει ειδικότερα εάν δεν είναι πιθανό ότι ο αντισυμβαλλόμενος θα είναι σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που υπέχει από τη σύμβαση ([133]). Η ΣΜΚΖ προβλέπει ότι η DB Cargo οφείλει να μεταβιβάζει κέρδη και η DB ML (και μεταγενέστερα η DB AG) οφείλει να αναλαμβάνει ζημίες. Δεδομένης της μεταβίβασης των ζημιών, κανένας συμβαλλόμενος δεν παρέβη τις υποχρεώσεις του.

(386) Περαιτέρω, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις πληροφορίες που υπέβαλε η Γερμανία σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τον φόρο εταιρειών. Μολονότι στην ενότητα R14.5 σημείο 6 των κατευθυντήριων γραμμών για τον φόρο εταιρειών δεν αναφέρεται αν οι συνεχείς ζημίες συνιστούν σπουδαίο λόγο καταγγελίας της ΣΜΚΖ κατά τη διάρκεια της αρχικής πενταετούς περιόδου, από την ενότητα R14.5 σημείο 5 περίπτωση 4 η Επιτροπή αντιλαμβάνεται ότι το γεγονός ότι η θυγατρική καταγράφει συνεχώς ζημίες δεν συνιστά λόγο ο οποίος εμποδίζει την εκτέλεση της ΣΜΚΖ ([134]). Επομένως, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι ούτε από την άποψη αυτή συνέτρεχε σπουδαίος λόγος καταγγελίας. Ως εκ τούτου, κατά την Επιτροπή, δεν συνέτρεχαν σπουδαίοι λόγοι οι οποίοι θα δικαιολογούσαν πρόωρη καταγγελία της ΣΜΚΖ.

([132]) Πηγή: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (τελευταία επίσκεψη στις 15 Νοεμβρίου 2024).

([133]) Κατά το κείμενο στη γερμανική γλώσσα: «Ein wichtiger Grund liegt namentlich vor, wenn der andere Vertragsteil voraussichtlich nicht in der Lage sein wird, seine auf Grund des Vertrags bestehenden Verpflichtungen zu erfüllen».

([134]) Κατά το κείμενο στη γερμανική γλώσσα: «Der Durchführung des GAV steht es nicht entgegen, wenn z. B. […] die Organgesellschaft ständig Verluste erwirtschaftet».

(387) Επιπλέον, ακόμη και αν οποιοσδήποτε εκ των συμβαλλομένων μπορούσε να καταγγείλει τη σύμβαση για σπουδαίο λόγο, είναι αμφίβολο αν φορέας της οικονομίας της αγοράς θα είχε καταγγείλει τη ΣΜΚΖ κατά την αρχική περίοδο της διάρκειάς της. Πέραν του κινδύνου μια τέτοια καταγγελία να είναι παράνομη, η καταγγελία της ΣΜΚΖ θα σήμαινε την παραίτηση της ελέγχουσας μητρικής εταιρείας από ορισμένα πλεονεκτήματα της ΣΜΚΖ, δηλαδή τα φορολογικά πλεονεκτήματα που απορρέουν από τη φορολογική ενότητα και τον άμεσο έλεγχο της διαχείρισης της θυγατρικής έναντι των αβέβαιων πλεονεκτημάτων της αποφυγής της μεταβίβασης δυνητικών ζημιών στο μέλλον. Είναι αμφίβολο αν μια μητρική εταιρεία θα είχε πράξει κάτι τέτοιο λίγο μετά τη σύναψη της ΣΜΚΖ. Αυτό ισχύει κατά μείζονα λόγο δεδομένου ότι, κατά την αρχική διάρκεια, όλα τα ενδιάμεσα σχέδια και, επομένως, η βάση για τη λήψη των στρατηγικών αποφάσεων, έδειχναν θετική αξία για την DB Cargo (βλ. αιτιολογική σκέψη 391).

(388) Βάσει της μεθοδολογίας που περιγράφηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 378 και 379, η Επιτροπή εκτίμησε την αξία των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo με όρους ΚΠΑ σε περίπου 1 000 εκατ. EUR βάσει του ενδιάμεσου σχεδίου του 2015 (το οποίο καλύπτει τα έτη 2016-2020) και σε περίπου 2 185 εκατ. EUR βάσει του ενδιάμεσου σχεδίου του 2016 (το οποίο καλύπτει τα έτη 2017-2021).

(389) Όπως και στην περίπτωση των ενδιάμεσων σχεδίων για το 2011 και το 2012, αναμενόταν επίσης ότι η DB Cargo θα επιτύχει τουλάχιστον τον στόχο του περιθωρίου EBIT στο τελευταίο έτος της περιόδου προγραμματισμού. Επιπλέον, με την επιφύλαξη ότι στο ενδιάμεσο σχέδιο του 2016 ο δείκτης ROCE παρέχεται μόνο για τον όμιλο DB Cargo, αναμενόταν ότι ο δείκτης ROCE δεν θα είναι σημαντικά κατώτερος του στόχου για τον εν λόγω δείκτη, με θετική εξέλιξη κατά την περίοδο προγραμματισμού.

(390) Μολονότι η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όπως προκύπτει από τον Πίνακα 4, οι επιδόσεις της DB Cargo κατά την αρχική πενταετή περίοδο υστερούσαν σε σύγκριση με την προηγούμενη πρόβλεψη, καθώς η DB Cargo κατέγραφε μόνο ζημίες, η Επιτροπή δεν έχει στη διάθεσή της στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν ότι οι υποκείμενες παραδοχές των ενδιάμεσων σχεδίων του 2015 ή του 2016 ήταν προδήλως εσφαλμένες. Επιπλέον, με το ενδιάμεσο σχέδιο του 2015 λήφθηκαν μέτρα για τον μετασχηματισμό της DB Cargo στο πλαίσιο του προγράμματος «Zukunft Bahn».

(391) Μολονότι η Επιτροπή αξιολογεί τη συμμόρφωση με την αγορά σε στρατηγικά χρονικά σημεία, δηλαδή i) τη σύναψη της ΣΜΚΖ, ii) τη λήξη της αρχικής πενταετούς διάρκειας της ΣΜΚΖ και iii) μετά τη μελέτη SWL, την αντικατάσταση της διοίκησης της DB Cargo και τη θέσπιση του προγράμματος «Starke Cargo», η Επιτροπή εκτίμησε επίσης την αξία των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo βάσει των ενδιάμεσων σχεδίων άλλων ετών. Συναφώς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι βάσει των ενδιάμεσων σχεδίων του 2013 και του 2014, η ΚΠΑ θα ανερχόταν σε 2 075 εκατ. EUR και σε 5 555 εκατ. EUR, αντίστοιχα.

(392) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η κάλυψη των ζημιών βάσει της ΣΜΚΖ έως το τέλος του 2016, δηλαδή τη λήξη της αρχικής διάρκειάς της, δεν παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στην DB Cargo.

5.1.3.1.3. Περίοδος από το 2020

(393) Τέλος, η Επιτροπή αξιολόγησε αν η DB AG ενήργησε όπως θα είχε ενεργήσει φορέας της οικονομίας της αγοράς καλύπτοντας τις ζημίες μετά την εφαρμογή άλλων μέτρων για την αντιμετώπιση της συνεχούς καταγραφής ζημιών από την DB Cargo, δηλαδή την παραγγελία της μελέτης SWL, τη θέσπιση του προγράμματος «Starke Cargo» και την αντικατάσταση της διευθυντικής ομάδας (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 61 και 66). Επομένως, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συμφωνία με την αγορά βάσει του ενδιάμεσου σχεδίου του έτους 2020.

(394) Η Επιτροπή αξιολόγησε την αξία των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που περιγράφηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 378 και 379 και βάσει των στοιχείων που περιέχονται στα ενδιάμεσα σχέδια του 2020 και του 2021. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ΚΠΑ των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo, η οποία απορρέει από το ενδιάμεσο σχέδιο του 2020 και υπολογίστηκε σύμφωνα με τη μεθοδολογία που χρησιμοποιεί η Επιτροπή, είναι αρνητική και εκτιμάται σε περίπου – 441 εκατ. EUR. Ωστόσο, τούτο δεν λαμβάνει υπόψη το δυνητικό φορολογικό όφελος (βλ. αιτιολογική σκέψη 43). Εφαρμόζοντας συντηρητική προσέγγιση για την εκτίμηση της φορολογικής έκπτωσης, χρησιμοποιώντας τον φορολογικό συντελεστή του 30,5 % ([135]) που αναφέρεται στις ετήσιες εκθέσεις του ομίλου DB του 2020 και του 2021 ([136]), η Επιτροπή εκτίμησε την αξία των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo με όρους ΚΠΑ σε περίπου – 259 εκατ. EUR βάσει του ενδιάμεσου σχεδίου 2020 (το οποίο καλύπτει τα έτη 2021-2025) ([137]). Αυτό σημαίνει ότι ένας επενδυτής θα πραγματοποιούσε ζημίες για την επένδυση στην εταιρεία βάσει των επιχειρηματικών προβλέψεων που περιέχονται στα ενδιάμεσα σχέδια. Η Επιτροπή επισημαίνει συναφώς ότι η πανδημία COVID-19 αύξησε περαιτέρω την έκταση των ζημιών της DB Cargo. Ωστόσο, η ζημία που προκάλεσε η πανδημία COVID-19 δεν είναι η μόνη αιτία των ζημιών και η Επιτροπή αντιλαμβάνεται ότι το ενδιάμεσο σχέδιο του 2020 ενσωματώνει ήδη αντίμετρα τα οποία επρόκειτο να αντισταθμίσουν περίπου τα δύο τρίτα της ζημίας.

(395) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, όπως περιγράφηκε στην αιτιολογική σκέψη 66, λόγω των αυξανόμενων ζημιών (βλ. Πίνακα 4), η DB AG εγκατέστησε νέα διοίκηση στην DB Cargo το 2020 και θέσπισε ένα πρόγραμμα για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της εταιρείας, το οποίο περιλαμβανόταν ήδη στο ενδιάμεσο σχέδιο του 2019 («Starke Schiene», αντίστοιχα όσον αφορά την DB Cargo: «Starke Cargo»). Αυτό σημαίνει ότι ο μέτοχος της DB Cargo είχε ήδη λάβει διάφορα μέτρα (και τούτη δεν ήταν η πρώτη φορά, καθώς στο παρελθόν είχαν δρομολογηθεί και άλλα προγράμματα, όπως το «Zukunft Bahn») για την ανάκαμψη της DB Cargo, μολονότι αποδείχθηκαν ατελέσφορα. Επομένως, η μητρική εταιρεία μπορούσε να αναμένει βελτίωση της χρηματοοικονομικής θέσης της DB Cargo ή, λαμβανομένου υπόψη του αρνητικού αντικτύπου της πανδημίας COVID-19, τουλάχιστον όχι σαφή επιδείνωση της υφιστάμενης κατάστασης. Ωστόσο, παρά το σύνολο των προηγούμενων μέτρων, η αξία της DB Cargo μειώθηκε και έγινε αρνητική στο ενδιάμεσο σχέδιο του 2020. Από το ενδιάμεσο σχέδιο του 2020 προκύπτει επίσης σαφώς ότι το πρόγραμμα «Starke Cargo», το οποίο ήταν μια στρατηγική βασισμένη στην αύξηση του όγκου, δεν μπορούσε να επιτευχθεί πλέον, καθώς οι όγκοι που προβλέφθηκαν στο ενδιάμεσο σχέδιο του 2020 παρέμειναν καθ' όλη την περίοδο προγραμματισμού κατώτεροι των όγκων που προβλέφθηκαν στο ενδιάμεσο σχέδιο του 2019, με το οποίο θεσπίστηκε το πρόγραμμα «Starke Cargo».

(396) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στα ενδιάμεσα σχέδια της DB Cargo που καταρτίστηκαν από το 2015 και έπειτα προσδιορίζονται επίσης πρόσθετοι κίνδυνοι και ευκαιρίες με πιθανότητα επέλευσης άνω του 40 %· οι εν λόγω πρόσθετοι κίνδυνοι και ευκαιρίες δεν περιλαμβάνονται στο βασικό σενάριο, αλλά προσδιορίζονται παρ' όλα αυτά διότι η επέλευσή τους θεωρείται ευλογοφανής. Το ενδιάμεσο σχέδιο του 2020 δεν περιείχε τέτοιες πρόσθετες ευκαιρίες. Σε αυτό προσδιορίζονταν, ωστόσο, πρόσθετοι κίνδυνοι (βλ. αιτιολογική σκέψη 58). Οι εν λόγω κίνδυνοι ήταν σημαντικοί, καθώς θα συνεπάγονταν σωρευτικό αρνητικό αντίκτυπο στα EBIT του ομίλου DB Cargo για την περίοδο προγραμματισμού εκτιμώμενο σε – 417 εκατ. EUR (βλ. Γράφημα 3), τούτο δε σημαίνει ότι σε περίπτωση επέλευσης των εν λόγω προσδιορισθέντων κινδύνων, τα αρνητικά EBIT που προβλέπονταν για την περίοδο θα αυξάνονταν κατά περίπου 65 %. Αυτό σημαίνει ότι ευλόγως έγινε δεκτό ότι κάθε παρέκκλιση από το σχέδιο θα είναι αρνητική και όχι θετική. Επομένως, υπήρχε εκ νέου κίνδυνος επιδόσεων της DB Cargo που θα υπολείπονταν των αναμενόμενων, μολονότι είχε ήδη προβλεφθεί ότι η απόδοσή της για τον μέτοχο θα είναι αρνητική. Ένας συνετός μέτοχος θα λάμβανε υπόψη και τον συγκεκριμένο κίνδυνο επιδόσεων κατώτερων των αναμενόμενων.

(397) Επιπλέον, το 2019 ανατέθηκε η εκπόνηση μελέτης για την εξεύρεση λύσεων προς αντιμετώπιση των αδυναμιών του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας, το οποίο ήταν όχι μόνο ζημιογόνο από διαρθρωτικής απόψεως, αλλά αντιπροσώπευε στην πραγματικότητα το μεγαλύτερο μερίδιο των ετήσιων ζημιών της DB Cargo (βλ. Πίνακα 6), (βλ. αιτιολογική σκέψη 61). Η μελέτη αναγόταν στον Οκτώβριο του 2019 και τροποποιήθηκε, σε περιορισμένο βαθμό, τον Ιανουάριο του 2020. Επομένως, ήταν διαθέσιμη προκειμένου να ληφθεί υπόψη για τις αποφάσεις σχετικά με το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας. Όσον αφορά τα πορίσματα της μελέτης SWL, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τέσσερα από τα έξι κριτήρια που

([135]) Για την προεξόφληση του φορολογικού πλεονεκτήματος, η Επιτροπή χρησιμοποιεί τον ΜΣΚΚ προ φόρων του ομίλου DB, ο οποίος παρέχεται στις ετήσιες εκθέσεις του έτους του ενδιάμεσου σχεδίου. Πρόκειται περί συντηρητικής παραδοχής καθώς το κόστος ιδίων κεφαλαίων του ομίλου DB είναι κατώτερο του κόστους ιδίων κεφαλαίων του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών και εφοδιαστικής του ίδιου ομίλου.

([136]) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι στη δεύτερη έκθεση E.CA χρησιμοποιείται φορολογικός συντελεστής 15 % για τις ζημίες, καθώς γίνεται δεκτό ότι το 50 % των ζημιών μπορούν να αναγνωριστούν ως μεταφερόμενες ζημίες με φορολογικό συντελεστή 30 %, και φορολογικός συντελεστής 12 % για τα θετικά αποτελέσματα λόγω των μεταφερόμενων ζημιών (βλ. αιτιολογική σκέψη 126).

([137]) Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι η αρνητική ΚΠΑ δεν περιορίζεται στο ενδιάμεσο σχέδιο του 2020, αλλά, βάσει του ενδιάμεσου σχεδίου του 2021 (το οποίο καλύπτει τα έτη 2022-2026), η ΚΠΑ θα είναι επίσης αρνητική εκτιμώμενη σε περίπου – 166 εκατ. EUR.

χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση των δυνητικών στρατηγικών επιλογών σχετίζονταν με δημόσια πολιτική ([138]). Η Επιτροπή εκτιμά ότι ένας ιδιώτης μέτοχος δεν θα είχε λάβει υπόψη ούτε τα οφέλη για την εθνική οικονομία ούτε τα οικολογικά οφέλη ως αποφασιστικής σημασίας κριτήρια για την ανάλυσή του. Ομοίως, η ειδική ευθύνη για τη διατήρηση του προσωπικού της DB Cargo ως κρατικής εταιρείας δεν είναι παράγοντας ο οποίος θα είχε σημασία για έναν ιδιώτη μέτοχο. Επιπλέον, ο αντίκτυπος της προκριθείσας επιλογής στο (εγχώριο και ευρωπαϊκό) σύστημα σιδηροδρόμων φαίνεται επίσης ότι έχει μεγαλύτερη σημασία για το Δημόσιο, καθώς αφορά τις υποδομές αλλά και την κατανομή μεταξύ των τρόπων μεταφοράς (για παράδειγμα, αξιολογεί θετικά την αλλαγή του τρόπου μεταφοράς, με στροφή προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές). Αυτού λεχθέντος, το κριτήριο αυτό φαίνεται ότι περιλαμβάνει επίσης ορισμένες πτυχές που έχουν σημασία για έναν ιδιώτη μέτοχο, όπως ο αντίκτυπος σε άλλα τμήματα, δηλαδή τις κλειστές αμαξοστοιχίες και τις συνδυασμένες μεταφορές. Μόνον δύο κριτήρια, δηλαδή η στρατηγική θέση της DB Cargo και τα οικονομικά της DB Cargo, θα λαμβάνονταν υπόψη από ιδιώτη επενδυτή (βλ. αιτιολογική σκέψη 64). Το σημαντικότερο από τα δύο αυτά κριτήρια είναι ο αντίκτυπος στα οικονομικά της DB Cargo, διότι αυτός θα αποτελέσει τελικά τη βάση για τη δημιουργία αξίας για τον μέτοχο. Συναφώς, όπως φαίνεται στο γράφημα 4, η μείωση της δραστηριότητας του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας θα ήταν η επιλογή με τον μεγαλύτερο θετικό αντίκτυπο στα οικονομικά της DB Cargo.

(398) Ωστόσο, επιλέχθηκε διαφορετική στρατηγική. Επρόκειτο για μια στρατηγική στο πλαίσιο της οποίας, παρά τα έσοδα από κρατική στήριξη για το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας (βλ. αιτιολογική σκέψη 68), το εν λόγω τμήμα θα παρέμενε στο διηνεκές ζημιογόνο σε λειτουργικό επίπεδο (δηλαδή ως προς τα EBIT), όπως φαίνεται στο γράφημα 5 (στο ενδιάμεσο σχέδιο του 2021, τα στοιχεία αναθεωρήθηκαν και το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας άρχισε να έχει θετικά EBIT το 2026, πλην όμως βάσει σημαντικής και συνεχούς χρηματοδοτικής στήριξης από το Δημόσιο, βλ. γράφημα 7).

(399) Η Επιτροπή αντιλαμβάνεται ότι ο λόγος για τη συγκεκριμένη επιλογή ήταν, εν μέρει, η αποφυγή της διάρρηξης των δεσμών δικτύου (βλ. αιτιολογική σκέψη 66) και τυχόν αρνητικών συνεπειών δικτύου (και, επομένως, η αύξηση του κόστους), δηλαδή ένας θεμιτός λόγος ανησυχίας. Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι το τρέχον σχέδιο αναδιάρθρωσης, μετά τα γεγονότα του 2021, προβλέπει ακριβώς αλλαγές στο σύστημα παραγωγής εξαλείφοντας τις διασυνδέσεις μεταξύ τμημάτων επιχειρηματικής δραστηριότητας (βλ. αιτιολογική σκέψη 262), όπως απαιτείται, στοιχείο το οποίο γεννά αμφιβολίες όσον αφορά τον εύλογο χαρακτήρα της μη έγκαιρης επιλογής του σεναρίου επικέντρωσης.

(400) Επιπλέον, το σχέδιο περιλαμβάνει όχι μόνο ενίσχυση απορρέουσα από το καθεστώς σχετικά με την «Anlagenpreisförderung» (στήριξη της σύνθεσης αμαξοστοιχιών), αλλά και πρόσθετη ενίσχυση για το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας, δεδομένου ότι το ποσό των 246 εκατ. EUR στο Γράφημα 6 υπερβαίνει τον συνολικό προϋπολογισμό του εν λόγω καθεστώτος ύψους 200 εκατ. EUR (βλ. αιτιολογική σκέψη 67). Η πρόσθετη ενίσχυση υλοποιήθηκε μόλις το 2024 (βλ. υποσημείωση 74) και, επομένως, ο εύλογος χαρακτήρας της συμπερίληψης των συγκεκριμένων ροών εσόδων στον προγραμματισμό είναι εξαιρετικά αμφίβολος.

(401) Η Επιτροπή αξιολόγησε επίσης την ΚΠΑ βάσει των ενδιάμεσων σχεδίων που καταρτίστηκαν στο διάστημα από το τέλος της αρχικής διάρκειας της ΣΜΚΖ έως το 2020, δηλαδή των ενδιάμεσων σχεδίων των ετών 2017 έως 2019. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, βάσει των ενδιάμεσων σχεδίων του 2017 και του 2018, η ΚΠΑ των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo θα ήταν θετική ανερχόμενη σε περίπου 1 888 εκατ. EUR το 2017 και σε περίπου 1 883 εκατ. EUR το 2018. Ωστόσο, η ΚΠΑ που βασίζεται στο ενδιάμεσο σχέδιο του 2019 δεν οδηγεί σε ασφαλή συμπεράσματα. Βάσει της μεθοδολογίας που περιγράφηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 378 και 379, η ΚΠΑ θα ήταν αρνητική εκτιμώμενη σε περίπου – 108 εκατ. EUR. Ωστόσο, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 407, βάσει ελαφρώς διαφορετικής μεθοδολογίας, η ΚΠΑ των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo θα ήταν ελαφρώς θετική ανερχόμενη σε περίπου 34 εκατ. EUR. Επομένως, η αξιολόγηση που βασίζεται στο ενδιάμεσο σχέδιο του 2019 δεν οδηγεί σε ασφαλή συμπεράσματα και, κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν μπορεί να επιβεβαιώσει ότι, βάσει του εν λόγω ενδιάμεσου σχεδίου, ένας συνετός ιδιώτης μέτοχος θα είχε ήδη καταγγείλει τη ΣΜΚΖ. Πάντως, το συγκεκριμένο ενδιάμεσο σχέδιο δείχνει ήδη αρνητική τάση.

(402) Για τους λόγους που προαναφέρθηκαν και λαμβανομένων υπόψη των συσσωρευμένων ζημιών της DB Cargo και του γεγονότος ότι είχαν ήδη ληφθεί άλλα μέτρα, όπως αλλαγή της διοίκησης και της επιχειρηματικής στρατηγικής, ένας συνετός φορέας της οικονομίας της αγοράς θα είχε καταγγείλει τη ΣΜΚΖ προκειμένου να θέσει τέλος στον αρνητικό αντίκτυπο των μεταβιβαζομένων στη μητρική εταιρεία ζημιών καθώς και προκειμένου να επιβάλει περαιτέρω πειθαρχία στην εταιρεία ώστε να αναζητήσει διαφορετικές πηγές χρηματοδότησης ([139]).

([138]) Συγκεκριμένα, τα κριτήρια με αριθμούς 1, 2, 5 και 6, δηλαδή: 1) οφέλη για την εθνική οικονομία (αντίκτυπος στη Γερμανία ως βιομηχανική τοποθεσία), 2) οικολογικά οφέλη (αντίκτυπος στη βιωσιμότητα των εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία), 5) αντίκτυπος στο προσωπικό της DB Cargo, λαμβανομένης υπόψη της «ειδικής ευθύνης» για τους εργαζομένους κρατικής εταιρείας, και 6) αντίκτυπος στο εγχώριο και ευρωπαϊκό σύστημα σιδηροδρόμων.

([139]) Μολονότι η Γερμανία ισχυρίζεται ότι το στοιχείο ελέγχου της ΣΜΚΖ έχει αποτέλεσμα πειθαρχίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 113), η Επιτροπή αμφιβάλλει για την αποτελεσματικότητα των εν λόγω στοιχείων, λόγω της συνεχούς αδυναμίας της DB Cargo να επιτύχει στόχους επιδόσεων και των συνεχών ετήσιων ζημιών της (βλ. πίνακα 4).

(403) Ως εκ τούτου, λαμβανομένων υπόψη της τρίμηνης περιόδου προειδοποίησης πριν από τη λήξη του οικονομικού έτους (βλ. αιτιολογική σκέψη 51) και του χρόνου κατάρτισης των ενδιάμεσων σχεδίων και της υποβολής τους στο εποπτικό συμβούλιο της DB Cargo και στην DB AG (βλ. αιτιολογική σκέψη 54), η απόφαση για την καταγγελία της ΣΜΚΖ το νωρίτερο μετά την κατάρτιση του ενδιάμεσου σχεδίου του 2020 θα ετίθετο σε ισχύ στο τέλος του 2021, οι δε ζημίες που η DB Cargo θα πραγματοποιούσε το 2022 δεν θα καλύπτονταν πλέον αυτομάτως.

(404) Όσον αφορά την πρώτη έκθεση E.CA και τη δεύτερη έκθεση E.CA, η Επιτροπή παρατηρεί ότι μόνο η δεύτερη έκθεση E.CA περιλαμβάνει ποσοτικό προσδιορισμό της κερδοφορίας (ως καθαρής παρούσας αξίας) για τον μέτοχο της DB Cargo. Επιπλέον, οι εκθέσεις παραγγέλθηκαν εκ των υστέρων, μετά την κάλυψη των ζημιών, και, επομένως, πρόκειται για στοιχεία που προέκυψαν μετά την απόφαση του μετόχου να καλύψει τις επίμαχες ζημίες.

(405) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στη δεύτερη έκθεση E.CA εφαρμόζεται ελαφρώς διαφορετική μεθοδολογία για τον υπολογισμό της ΚΠΑ της DB Cargo κάνοντας χρήση των ελεύθερων ταμειακών ροών προς την επιχείρηση (FCFF), εν προκειμένω των FCFF προς την DB AG. Δεδομένου ότι η ποσοτική αξιολόγηση της έκθεσης E.CA δεν κάλυπτε την περίοδο του 2019 ή την επακόλουθη περίοδο, η Επιτροπή υπολόγισε την ΚΠΑ επίσης βάσει των FCFF χρησιμοποιώντας τις ίδιες παραδοχές, όσον αφορά τα φορολογικά οφέλη και το προεξοφλητικό επιτόκιο (ΜΣΚΚ μετά από φόρους του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών και εφοδιαστικής), με εκείνες της έκθεσης E.CA (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 126 και 127).

(406) Ως είθισται κατά τον καθορισμό της αξίας των ιδίων κεφαλαίων με τη χρήση των FCFF ως βάσης για την ΚΠΑ, η Επιτροπή υπολόγισε τη διαφορά μεταξύ της τελικής αξίας της επιχείρησης και του καθαρού χρέους ως την τελική αξία των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo ([140]).

(407) Βάσει της μεθοδολογίας που περιγράφηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 405 και 406, η αξία των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo ως ΚΠΑ θα ήταν περίπου 34 εκατ. EUR το 2019, περίπου – 1 852 εκατ. EUR το 2020 και περίπου – 1 445 εκατ. EUR το 2021. Ακόμη και λαμβάνοντας υπόψη θετικά την αποφυγή δαπανών εξόδου ύψους περίπου 1,5 δισ. EUR για το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας, κατά την εκτίμηση της δεύτερης έκθεσης E.CA, η αξία των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo θα παρέμενε αρνητική. Επομένως, η χρήση της διαφορετικής αυτής μεθοδολογίας δεν αναιρεί τη διαπίστωση ότι ένας συνετός επενδυτής της οικονομίας της αγοράς θα είχε καταγγείλει τη ΣΜΚΖ με ισχύ από το τέλος του 2021.

(408) Όσον αφορά το επιχείρημα της Γερμανίας ότι ένας υφιστάμενος μέτοχος ενεργεί διαφορετικά από έναν νέο επενδυτή (βλ. αιτιολογική σκέψη 116), η Επιτροπή συμφωνεί, γενικά, ότι τούτο είναι αληθές. Η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη την ανωτέρω θέση, δεδομένου ότι η DB Cargo δεν είχε μεταβιβάσει κέρδη στην DB AG από το 2008 και είχε μόνο δημιουργήσει ζημίες τις οποίες έπρεπε να καλύψει η μητρική εταιρεία της (βλ. Πίνακα 4). Η Επιτροπή συμφωνεί επίσης ότι ένας υφιστάμενος μέτοχος θα είχε λάβει υπόψη, στο πλαίσιο της διαδικασίας λήψης αποφάσεων, τη συνεχή αδυναμία της DB Cargo να επιτύχει τους στόχους σχετικά με τις επιδόσεις της. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η DB AG κατέβαλε τις προσπάθειες που μπορεί να καταβάλει ένας υφιστάμενος μέτοχος, δηλαδή θέσπιση προγραμμάτων ή αλλαγή της διοίκησης της DB Cargo, προκειμένου να καταστήσει την DB Cargo εκ νέου βιώσιμη. Μπορεί ευλόγως να θεωρηθεί ότι, λαμβανομένων επίσης υπόψη των πλεονεκτημάτων της φορολογικής ενότητας, ένας υφιστάμενος μέτοχος θα είχε επίσης καταβάλει τέτοιες προσπάθειες. Ωστόσο, δεν θα είχε πράξει κάτι τέτοιο επ' αόριστον, ειδικότερα όταν οι προσπάθειες δεν απέδωσαν θετικά αποτελέσματα. Επ' αυτού, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ήδη βάσει του ενδιάμεσου σχεδίου του 2019 η αξία των ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo, ως ΚΠΑ, ήταν περίπου μηδενική και μειώθηκε περαιτέρω, με αποτέλεσμα να καταστεί αρνητική, παρ' όλες τις προηγούμενες προσπάθειες, στο ενδιάμεσο σχέδιο του 2020. Αυτό σημαίνει ότι κανένα μέτρο το οποίο λήφθηκε στο παρελθόν, ήδη από το 2015 και έπειτα με το πρόγραμμα «Zukunft Bahn», δεν είχε τελεσφορήσει. Επομένως, μπορεί ευλόγως να υποτεθεί ότι ένας συνετός ιδιώτης μέτοχος θα είχε καταγγείλει τη ΣΜΚΖ όταν η αξία της επένδυσής του έγινε σαφώς αρνητική, ακόμη και βάσει παραδοχών σχεδίων και χωρίς να λάβει υπόψη τα πραγματικά ιστορικά αποτελέσματα.

(409) Επιπλέον, όσον αφορά το επιχείρημα της Γερμανίας ότι η Επιτροπή δέχθηκε σε άλλη υπόθεση ότι η αντιστάθμιση ζημιών πλειόνων ετών δεν παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα (βλ. αιτιολογική σκέψη 115), η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η αξιολόγησή της πρέπει να βασίζεται αποκλειστικά και μόνο στα πραγματικά περιστατικά της συγκεκριμένης υπόθεσης. Επομένως, το επιχείρημα της Γερμανίας είναι αλυσιτελές. Αυτού λεχθέντος, η υπόθεση στην οποία παρέπεμψε η Γερμανία αφορούσε τους αερολιμένες Berlin Schönefeld, Tegel και Tempelhof. Στην υπόθεση εκείνη, η Επιτροπή παρατήρησε στην

([140]) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι στην έκθεση E.CA δεν υπολογίστηκε η διαφορά μεταξύ της τελικής αξίας της επιχείρησης και του καθαρού χρέους, αλλά μόνον η αξία της επιχείρησης της DB Cargo και όχι η αξία των ιδίων κεφαλαίων της.

αιτιολογική σκέψη 179 της απόφασης με την οποία διαπίστωσε ότι τα μέτρα δεν συνιστούσαν κρατική ενίσχυση ότι «*[η] FBS μπορούσε να αναμένει ότι αυτά τα μακροπρόθεσμα οφέλη —το επιτυχημένο άνοιγμα και η κερδοφόρος λειτουργία του ενιαίου νέου αερολιμένα για το πολεοδομικό συγκρότημα του Βερολίνου (συν τα αναμενόμενα κέρδη από τη λειτουργία του Schönefeld ύστερα από ορισμένα έτη υλοποίησης της στρατηγικής AXK)— θα υπερέβαιναν τις ζημίες που θα συσσωρεύονταν από το Schönefeld πριν από το άνοιγμα του BER*». Στο πλαίσιο αυτό, η κατάσταση της DB Cargo, στην οποία δεν αναμενόταν καμία σημαντική μακροπρόθεσμη αλλαγή, όπως το άνοιγμα του αερολιμένα Berlin-Brandenburg (BER), ουδόλως μπορεί να συγκριθεί με την κατάσταση στην υπόθεση που ανέφερε η Γερμανία.

(410) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι, μετά το ενδιάμεσο σχέδιο του 2020, ένας επενδυτής της οικονομίας της αγοράς θα είχε καταγγείλει τη ΣΜΚΖ με ισχύ από το τέλος του 2021. Αυτό σημαίνει ότι η αυτόματη κάλυψη ζημιών από το 2022 και έπειτα παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα στην DB Cargo, η οποία είναι δικαιούχος του εν λόγω πλεονεκτήματος, μαζί με τις θυγατρικές της των οποίων τις ζημίες ή τα κέρδη η DB Cargo ενοποιεί στους εταιρικούς λογαριασμούς της.

(411) Όπως έχει αποφανθεί το Δικαστήριο, σε περίπτωση μεμονωμένης ενίσχυσης, βάσει της διαπίστωσης του οικονομικού πλεονεκτήματος μπορεί, καταρχήν, να τεκμαίρεται ο επιλεκτικός χαρακτήρας του μέτρου ([141]). Αυτό ισχύει ανεξάρτητα από το αν υπάρχουν φορείς εκμετάλλευσης στις σχετικές αγορές οι οποίοι βρίσκονται σε συγκρίσιμη πραγματική και νομική κατάσταση. Δεδομένου ότι το επίμαχο πλεονέκτημα χορηγείται μόνο στη DB Cargo, ως μόνο δικαιούχο, το οικονομικό πλεονέκτημα έχει επιλεκτικό χαρακτήρα.

5.1.3.2. Μερική κάλυψη από το BEV των αποδοχών των δημόσιων υπαλλήλων που απασχολεί η DB Cargo (μέτρο 4)

(412) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ καταλαμβάνει μέτρα τα οποία, ανεξαρτήτως μορφής, ελαφρύνουν τις επιβαρύνσεις που κανονικώς βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχείρησης και οι οποίες, επομένως, χωρίς να είναι επιδοτήσεις υπό τη στενή έννοια του όρου, είναι της ίδιας φύσεως ή έχουν ίδια αποτελέσματα ([142]). Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ δεν διακρίνει τις κρατικές παρεμβάσεις ανάλογα με τις αιτίες ή τους σκοπούς τους, αλλά τις προσδιορίζει με γνώμονα τα αποτελέσματά τους ([143]).

(413) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το μέτρο 4 έχει ως αποτέλεσμα τη μετάθεση όλων των σιδηροδρομικών υπαλλήλων που απασχολούνταν προηγουμένως στους γερμανικούς δημόσιους σιδηροδρόμους σε συγκεκριμένο κρατικό φορέα ο οποίος προέκυψε από τη συγχώνευση της Deutsche Bundesbahn και της Deutsche Reichsbahn —το BEV— και ο οποίος είναι υπεύθυνος για την καταβολή των μισθών και άλλων παροχών απευθείας στους εν λόγω υπαλλήλους. Το BEV διαχειρίζεται επίσης το ταμείο ασφάλισης υγείας των σιδηροδρομικών υπαλλήλων και τις συντάξεις του συνταξιοδοτηθέντος προσωπικού. Το συγκεκριμένο σύστημα θεσπίστηκε κατά τη σύσταση της DB AG ως νέας ομοσπονδιακής σιδηροδρομικής εταιρείας ιδιωτικού δικαίου το 1994, δηλαδή 13 έτη πριν από την πλήρη ελευθέρωση της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών το 2007, και δεν έχει τροποποιηθεί σημαντικά έκτοτε (αιτιολογική σκέψη 77) ([144]).

(414) Βάσει των διατάξεων του άρθρου 143a του Βασικού Νόμου της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας και των άρθρων 12, 21 και 23 του DBGrG, οι σιδηροδρομικοί υπάλληλοι που απασχολούνταν προηγουμένως στο BEV τοποθετήθηκαν στην DB AG έναντι αμοιβής, το ύψος της οποίας υπολογίζεται ατομικά και συγκεκριμένα για κάθε τοποθετούμενο εργαζόμενο και καταβάλλεται ετησίως από την DB AG στο BEV. Η DB AG κατανέμει τους σιδηροδρομικούς υπαλλήλους που τοποθετούνται σε αυτήν στις θυγατρικές της, συμπεριλαμβανομένης της DB Cargo. Η DB Cargo επιστρέφει τις δαπάνες προσωπικού για τους σιδηροδρομικούς υπαλλήλους στην DB AG, η οποία μεταβιβάζει την εν λόγω πληρωμή στο BEV.

(415) Επιπλέον, από τα στοιχεία που υπέβαλε η Γερμανία προκύπτει ότι το BEV έχει τοποθετήσει σιδηροδρομικούς υπαλλήλους και σε άλλες επιχειρήσεις, οι οποίες είναι ανταγωνίστριες της DB AG. Οι περιορισμένες αυτές τοποθετήσεις έχουν οικειοθελή χαρακτήρα, υπό την έννοια ότι δεν βασίζονται στις διατάξεις του DBGrG, αλλά αποκλειστικά και μόνο στις διατάξεις του άρθρου 29 του BBG, το οποίο απαιτεί τη συγκατάθεση του οικείου υπαλλήλου (βλ. αιτιολογική σκέψη 77).

([141]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Ιουνίου 2015, Επιτροπή κατά MOL, C-15/14 P, ECLI:EUC:2015:362, σκέψη 60.

([142]) Αποφάσεις του Δικαστηρίου της 15ης Μαρτίου 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EUC:1994:100, σκέψη 13, και της 11ης Ιουλίου 1996, SFEI κ.λπ., C-39/94, ECLI:EUC:1996:285, σκέψη 58.

([143]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Οκτωβρίου 2016, Orange κατά Επιτροπής, C-211/15 P, ECLI:EUC:2016:798, σκέψη 38.

([144]) Για τις περιορισμένες τροποποιήσεις του άρθρου 21 του DBGrG, βλ. υποσημείωση 48.

(416) Βάσει του άρθρου 21 παράγραφος 1 και του άρθρου 23 του DBGrG, οι πληρωμές που πρέπει να πραγματοποιεί η DB AG στο BEV για κάθε επιμέρους σιδηροδρομικό υπάλληλο που τοποθετήθηκε σε αυτήν πρέπει να υπολογίζονται σύμφωνα με την αρχή «als-ob-Kosten» (αρχή του οιονεί κόστους), τούτο δε σημαίνει ότι το ύψος τους βασίζεται στις δαπάνες προσωπικού συγκρίσιμων εργαζομένων της DB AG που προσλαμβάνονται στην αγορά εργασίας, *ωσάν* οι τοποθετημένοι υπάλληλοι να είναι νεοπροσληφθέντες από την DB AG εργαζόμενοι. Οι εν λόγω πληρωμές περιλαμβάνουν όλα τα στοιχεία των αποδοχών εργαζομένου που απασχολείται στο πλαίσιο της σχετικής συλλογικής σύμβασης εργασίας, δηλαδή τον βασικό μισθό και τα σχετικά επιδόματα καθώς και τις εργοδοτικές εισφορές σε υποχρεωτικά καθεστώτα κοινωνικής ασφάλισης. Οι εν λόγω εισφορές αφορούν, ειδικότερα, συνταξιοδοτικά προγράμματα, ασφάλιση υγείας, ατυχημάτων και ανεργίας, εισφορά μακροχρόνιας περίθαλψης, εισφορά μητρότητας και εισφορά αφερεγγυότητας. Ως αποτέλεσμα της εφαρμογής της προαναφερθείσας αρχής, πλείονες επιβαρύνσεις και εισφορές που θεσπίστηκαν μετά τη σύσταση της DB AG και αποτελούν τμήμα των δαπανών προσωπικού συμβασιούχων εργαζομένων προστίθενται επίσης στις δαπάνες που η DB AG επιστρέφει στο BEV. Από την πλευρά του, το BEV καλύπτει τις δαπάνες που απορρέουν από τις διαρθρωτικές διαφορές στις αποδοχές και τα ειδικά χαρακτηριστικά της νομοθεσίας για τους δημόσιους λειτουργούς σε σύγκριση με τη νομοθεσία για τους εργαζομένους στον ιδιωτικό τομέα. Τέλος, οι πληρωμές στο BEV περιλαμβάνουν επίσης έξοδα σχετικά με τη διοίκηση ανθρώπινων πόρων (αιτιολογική σκέψη 79).

(417) Οι κανόνες που περιγράφηκαν στην αιτιολογική σκέψη 416 εφαρμόζονται επίσης στην DB Cargo, η οποία επιστρέφει στην DB AG τις δαπάνες προσωπικού των σιδηροδρομικών υπαλλήλων που κατανέμονται σε αυτήν. Η Γερμανία υπέβαλε στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή της αρχής «als-ob-Kosten» στην πράξη εντός της DB Cargo, με τη μορφή πινάκων στους οποίους γίνεται σύγκριση μεταξύ, αφενός, των δαπανών προσωπικού για επιμέρους συμβασιούχους εργαζομένους που προσλαμβάνονται απευθείας από την αγορά εργασίας και, αφετέρου, των δαπανών προσωπικού για υπαλλήλους σε παρόμοια επαγγελματική κατάσταση (παρόμοια ηλικία, καθήκοντα, προσόντα και μισθολογικό κλιμάκιο) που τοποθετούνται από το BEV. Από τα υποβληθέντα στοιχεία προκύπτει ότι οι δαπάνες προσωπικού αντίστοιχων συμβασιούχων εργαζομένων και οι δαπάνες προσωπικού τις οποίες η DB Cargo —μέσω της DB AG— πρέπει να καταβάλει στο BEV ως αντάλλαγμα για τους υπαλλήλους που τοποθετούνται σε αυτήν υπολογίζονται με την ίδια μεθοδολογία, περιλαμβάνουν τα ίδια στοιχεία, ειδικότερα το ίδιο ποσοστό υποχρεωτικών ασφαλιστικών εισφορών για τους εργοδότες, και είναι, τελικώς, του ίδιου ύψους. Συμπερασματικά, ως αποτέλεσμα της αρχής «als-ob-Kosten», οι δαπάνες προσωπικού τις οποίες η DB Cargo υποχρεούται να επιστρέφει στο BEV για τους τοποθετημένους σιδηροδρομικούς υπαλλήλους αντικατοπτρίζουν την τιμή της αγοράς για προσωπικό με αντίστοιχα προσόντα.

(418) Επιπλέον, η Γερμανία απέδειξε ότι το BEV τοποθετεί σιδηροδρομικούς υπαλλήλους και σε άλλους κρατικούς οργανισμούς και, ιδίως, στους ανταγωνιστές της DB AG. Σε τέτοιες περιπτώσεις, όπως και στην περίπτωση της DB AG και της DB Cargo, το BEV καλύπτει το τμήμα των δαπανών προσωπικού που αφορούν ειδικά το νόμιμο καθεστώς των οικείων υπαλλήλων βάσει των επιμέρους συμφωνιών που έχουν συναφθεί οι οποίες αντικατοπτρίζουν την αρχή «als-ob-Kosten» που καθορίζεται στο άρθρο 21 παράγραφος 1 του DBGrG ([145]). Ως εκ τούτου, οι συγκεκριμένες δαπάνες προσωπικού δεν επιβαρύνουν τους προϋπολογισμούς των οικείων επιχειρήσεων. Μολονότι περιορισμένη, η ανωτέρω πρακτική καταδεικνύει ότι, καταρχήν, οι τοποθετήσεις σιδηροδρομικών υπαλλήλων που απασχολούνται από το BEV —είτε στην DB AG είτε στους ανταγωνιστές της— πραγματοποιούνται βάσει της τιμής της αγοράς.

(419) Επιπλέον, αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς του καταγγέλλοντος, το μέτρο 4 διαφέρει σημαντικά από το μέτρο που αξιολόγησε η Επιτροπή με την απόφαση 2012/540/ΕΕ, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, στην κρατική ενίσχυση C 25/08 (πρώην NN 23/08) — Μεταρρύθμιση του τρόπου χρηματοδότησης των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων που έχουν υπαχθεί στην France Télécom την οποία χορήγησε η Γαλλική Δημοκρατία στη France Télécom ([146]) (στο εξής: απόφαση Orange), η οποία επικυρώθηκε από τα δικαστήρια της Ένωσης ([147]). Πρώτον, το μέτρο που εξετάστηκε με την απόφαση εκείνη ήταν ένας νόμος ο οποίος εφαρμοζόταν μόνο στην France Télécom (της οποίας διάδοχος είναι η Orange) που ήταν, ως πρώην τμήμα του Υπουργείου Ταχυδρομικών, Τηλεγραφικών και Τηλεφωνικών Υπηρεσιών, ο μόνος εργοδότης των δημόσιων υπαλλήλων του εν λόγω υπουργείου για τους οποίους, μαζί με την La Poste, το γαλλικό Δημόσιο είχε την υποχρέωση να διασφαλίζει την καταβολή συντάξεων ([148]). Το μέτρο συνίστατο σε τροποποίηση του ad hoc νόμου για την France Télécom του 1990 ([149]), ο οποίος πρόβλεπε, μεταξύ άλλων, την υποχρέωση της France Télécom να επιστρέψει στο Δημόσιο τις συντάξεις δημόσιων υπαλλήλων που απασχολούνταν από την France Télécom. Η τροποποίηση που θεσπίστηκε το 1996 απάλλαξε την France Télécom από τη συνταξιοδοτική υποχρέωση για την εκτιμώμενη επιβάρυνση της ενδεχόμενης καταβολής των συντάξεων, ελευθερώνοντας επίσης τις αναγκαίες λογιστικές προβλέψεις που είχαν συσταθεί για την κάλυψη της υποχρέωσης, και μείωσε σημαντικά το ποσό της επίμαχης αντιστάθμισης, με αποτέλεσμα να περιαγάγει την France Télécom σε ευνοϊκότερη θέση από αυτήν που προέκυπτε τον νόμο του 1990. Δεύτερον, η Επιτροπή

([145]) Υπομνήματα της Γερμανίας της 21ης Απριλίου 2022 και της 27ης Σεπτεμβρίου 2024.

([146]) EE L 279 της 21.8.2012, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.

([147]) Αποφάσεις του Γενικού Δικαστηρίου της 26ης Φεβρουαρίου 2015, Orange κατά Επιτροπής, T-385/12, ECLI:EUT:2015:117, και του Δικαστηρίου της 26ης Οκτωβρίου 2016, Orange κατά Επιτροπής, C-211/15 P, ECLI:EUC:2016:798.

([148]) Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 98 και 138 της απόφασης Orange.

([149]) Νόμος αριθ. 90-568 της 2ας Ιουλίου 1990,

παρατήρησε ότι το μέτρο που εξετάστηκε με την απόφαση Orange δεν διασφάλιζε ότι οι κοινωνικές επιβαρύνσεις που κατέβαλε η France Télécom ήταν ισοδύναμες με εκείνες των ανταγωνιστών της. Ειδικότερα, η εισφορά που κατέβαλλε η France Télécom υπολογιζόταν βάσει συντελεστή που περιλάμβανε μόνο τις εισφορές που αντιστοιχούσαν στους κοινούς κινδύνους των υπαλλήλων που υπάγονται στη συνήθη εργασιακή νομοθεσία του ιδιωτικού κινδύνου και των δημόσιων υπαλλήλων και, ως εκ τούτου, δεν περιλάμβανε τις εισφορές που αντιστοιχούσαν στους μη κοινούς κινδύνους τις οποίες έπρεπε να καταβάλλουν οι ανταγωνιστές —ή η France Télécom για τους μη δημοσίους υπαλλήλους μέλη του προσωπικού της—, όπως ανεργία ή μη καταβολή μισθών σε περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη.

(420) Αντιθέτως, το μέτρο 4 εντάσσεται σε ένα σύστημα στο οποίο οι υπάλληλοι των κρατικών σιδηροδρόμων απασχολούνται, από την αρχή της διαδικασίας μετασχηματισμού των ομοσπονδιακών σιδηροδρόμων, από χωριστό κρατικό φορέα ο οποίος ενεργεί ως φορέας που τους διαθέτει, υπό τις ίδιες προϋποθέσεις, στην DB AG (και, τελικώς, στις θυγατρικές της) και σε άλλες επιχειρήσεις. Το εν λόγω σύστημα εφαρμόζεται στην DB AG από τη σύστασή της το 1994 και δεν έχει τροποποιηθεί ποτέ κατά τρόπο που να βελτιώνει την κατάσταση της DB AG ή των θυγατρικών της ([150]). Επιπλέον, η αμοιβή που πρέπει να καταβληθεί ως αντάλλαγμα για το προσωπικό που το BEV παρέχει τόσο στην DB AG όσο και στους ανταγωνιστές της υπολογίζεται ατομικά και συγκεκριμένα για κάθε μέλος του προσωπικού και αντικατοπτρίζει το κόστος της αγοράς για προσωπικό με παρόμοια προσόντα, καθώς περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία του κόστους που καταβάλλει ένας εργοδότης για τέτοιο προσωπικό το οποίο προσλαμβάνεται στην αγορά εργασίας. Ιδιαιτέρως σημαντικό είναι το γεγονός ότι η αμοιβή που πρέπει να καταβληθεί στο BEV περιλαμβάνει εισφορές στα καθεστώτα κοινωνικής ασφάλισης που καλύπτουν όλους τους κινδύνους που διατρέχουν οι εργαζόμενοι στον ιδιωτικό τομέα (βλ. αιτιολογική σκέψη 416).

(421) Συμπερασματικά, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι το μέτρο 4 συνεπάγεται επιλεκτικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ για την DB AG ή τις εταιρείες του ομίλου DB, όπως η DB Cargo.

(422) Δεδομένου ότι δεν μπορεί να τεκμηριωθεί η ύπαρξη πλεονεκτήματος, η οποία αποτελεί μία από τις σωρευτικές προϋποθέσεις για την ύπαρξη της ενίσχυσης, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο 4 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

5.1.4. *Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές*

(423) Η νόθευση του ανταγωνισμού, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, διαπιστώνεται εν γένει όταν το Δημόσιο παρέχει οικονομικό πλεονέκτημα σε μια επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται σε έναν ελευθερωμένο τομέα όπου υπάρχει ή θα μπορούσε να υπάρχει ανταγωνισμός ([151]). Η DB Cargo παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία και σε άλλα κράτη μέλη, στα οποία άλλες επιχειρήσεις παρέχουν τέτοιες υπηρεσίες ανταγωνιζόμενες την DB Cargo, ειδικότερα μετά την ελευθέρωση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην εσωτερική αγορά (βλ. υποσημείωση 39). Ως εκ τούτου, το μέτρο 1, στον βαθμό που διαπιστώνεται ότι παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα στην DB Cargo, είναι ικανό να νοθεύσει ή να απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.1.5. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης*

(424) Λαμβανομένων υπόψη των παρατηρήσεων που εκτέθηκαν στο τμήμα 5.15.1, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το μέτρο 1 περιλαμβάνει κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ για το διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2022. Αντιθέτως, τα μέτρα 2, 3 και 4, καθώς και το μέτρο 1 για το διάστημα έως το τέλος του 2021, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.2. **Νέα ενίσχυση**

(425) Ανεξάρτητα από τα επιχειρήματα της Γερμανίας σχετικά με τον χαρακτηρισμό των τεσσάρων μέτρων που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας ως υφιστάμενης ενίσχυσης, η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει διεξοδικά, η ίδια, αν το μέτρο το οποίο συνεπάγεται, κατ' αυτήν, κρατική ενίσχυση, δηλαδή η ΣΜΚΖ, είναι νέα ή υφιστάμενη ενίσχυση.

(426) Δυνάμει του άρθρου 1 στοιχείο γ) του διαδικαστικού κανονισμού, ως «νέα ενίσχυση» νοούνται όλες οι ενισχύσεις οι οποίες δεν συνιστούν υφιστάμενη ενίσχυση, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων των υφισταμένων ενισχύσεων.

([150]) Βλ. υποσημείωση 48.

([151]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σημείο 187 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

(427) Η υπό εξέταση ΣΜΚΖ συνάφθηκε για αρχική διάρκεια πέντε ετών, μετά το πέρας της οποίας παρατάθηκε αυτομάτως στο τέλος κάθε οικονομικού έτους για ένα ακόμη έτος (βλ. αιτιολογική σκέψη 51). Η ανάλυση της συμφωνίας της ΣΜΚΖ με την αγορά έδειξε ότι η ΣΜΚΖ παρείχε επιλεκτικό πλεονέκτημα στην DB Cargo μόνον από το 2022 (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 393 έως 411) και ότι η ΣΜΚΖ μπορεί να θεωρηθεί ως μέτρο κρατικής ενίσχυσης, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, μόνον από το συγκεκριμένο χρονικό σημείο.

(428) Κατά πάγια νομολογία, η παράταση της διάρκειας υφιστάμενης ενίσχυσης δημιουργεί νέα ενίσχυση η οποία είναι διακριτή από την ενίσχυση που παρατάθηκε ([152]), ιδίως όταν η παράταση συνοδεύεται από αύξηση του προϋπολογισμού που τη στηρίζει ([153]). Επομένως, όσον αφορά το επιχείρημα που πρόβαλε η Γερμανία, κατά το οποίο η ΣΜΚΖ του 2012 ήταν απλώς και μόνο παράταση προηγούμενων ΣΜΚΖ που είχαν καταρτιστεί από το 1999, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ΣΜΚΖ είναι δικαιοπραξία σαφώς διακριτή από κάθε προηγούμενη παρόμοια συμφωνία συναφθείσα μεταξύ της DB Cargo και της μητρικής εταιρείας της· εφαρμόζεται σε νέα χρονική περίοδο και περιλαμβάνει νέους πόρους σε σχέση με εκείνους που είχαν κινητοποιηθεί στο πλαίσιο οποιασδήποτε προηγούμενης συμφωνίας. Το ίδιο ισχύει για τις ετήσιες σιωπηρές παρατάσεις της ΣΜΚΖ μετά τη λήξη της αρχικής διάρκειάς της. Η Επιτροπή επισημαίνει επιπλέον ότι οι συμβαλλόμενοι στην εν λόγω συμφωνία μεταβλήθηκαν το 2016, μετά τη συγχώνευση της DB AG με την AB ML (αιτιολογικές σκέψεις 14, 45 και 46), στοιχείο το οποίο μεταβάλλει επίσης την εκτελεστότητα και την ισορροπία συμφερόντων των συμβαλλομένων της σε σύγκριση με τις προηγούμενες συμφωνίες. Ως εκ τούτου, η ύπαρξη τυχόν προηγούμενων ΣΜΚΖ που καλύπτουν διαφορετικές χρονικές περιόδους δεν έχει ως αποτέλεσμα τον χαρακτηρισμό της επίμαχης ΣΜΚΖ (συμπεριλαμβανομένων των σιωπηρών παρατάσεών της) ως υφιστάμενης ενίσχυσης.

(429) Επιπλέον, επισημαίνεται ότι το άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο v) του διαδικαστικού κανονισμού δεν εφαρμόζεται στη ΣΜΚΖ. Συγκεκριμένα, η εν λόγω διάταξη εφαρμόζεται σε μέτρα τα οποία δεν συνιστούσαν ενίσχυση όταν τέθηκαν σε ισχύ και κατέστησαν ενίσχυση στη συνέχεια λόγω της εξέλιξης της εσωτερικής αγοράς, χωρίς να μεταβληθούν από το κράτος μέλος. Αντιθέτως, η συνέχιση της ΣΜΚΖ κατέστη κρατική ενίσχυση όχι λόγω οποιασδήποτε εξέλιξης της εσωτερικής αγοράς, αλλά λόγω των εγγενών δυσχερειών της DB Cargo, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα ζημίες τέτοιες ώστε η συνέχιση της εν λόγω συμφωνίας να μη μπορεί πλέον να θεωρηθεί ως σύμφωνη προς την αγορά (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 393 έως 411).

5.3. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(430) Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, όλα τα σχέδια χορήγησης νέων ενισχύσεων κοινοποιούνται στην Επιτροπή και δεν θα πρέπει να τίθενται σε εφαρμογή προτού αυτή τα εγκρίνει. Η υπό εξέταση ενίσχυση τέθηκε σε εφαρμογή μέσω της καθιέρωσης εκτελεστού δικαιώματος της DB Cargo περί μεταφοράς των πραγματικών κερδών ή ζημιών της από το 2022 στην DB AG, πριν από την έγκρισή της από την Επιτροπή. Επομένως, οι γερμανικές αρχές παρέβησαν τις υποχρεώσεις που υπέχουν από το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Ως εκ τούτου, το μέτρο 1, στον βαθμό που χαρακτηρίζεται ως κρατική ενίσχυση από το 2022, συνιστά παράνομη ενίσχυση.

5.4. **Συμβατότητα της ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά**

(431) Κατά το γράμμα του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εάν δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.

(432) Ως εκ τούτου, για να κριθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, η κρατική ενίσχυση πρέπει να πληροί δύο προϋποθέσεις: i) πρέπει να έχει ως σκοπό την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, και ii) δεν πρέπει να αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.

(433) Οι δύο προϋποθέσεις ισχύουν με την επιφύλαξη του ότι οι αποφάσεις που εκδίδει η Επιτροπή βάσει της διάταξης αυτής πρέπει να διασφαλίζουν την τήρηση του δικαίου της Ένωσης ([154]).

([152]) Βλ. αποφάσεις της 26ης Οκτωβρίου 2016, ΔΕΗ και Επιτροπή κατά Αλουμίνιον της Ελλάδος, C-590/14 P, ECLI:EUC:2016:797, σκέψη 50 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία· της 15ης Δεκεμβρίου 2022, Veejaam και Espo, C-470/20, ECLI:EUC:2022:981, σκέψεις 44 και 47.

([153]) Απόφαση της 20ής Μαΐου 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EUC:2010:291, σκέψεις 44 έως 47.

([154]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Σεπτεμβρίου 2020, Αυστρία κατά Επιτροπής, C-594/18 P, ECLI:EUC:2020:742, σκέψη 20.

(434) Βάσει της πρώτης προϋπόθεσης, η Επιτροπή εξετάζει αν η ενίσχυση προορίζεται για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων. Βάσει της δεύτερης προϋπόθεσης, η Επιτροπή σταθμίζει τα θετικά αποτελέσματα της προτεινόμενης ενίσχυσης έναντι των αρνητικών συνεπειών που μπορεί να έχει η ενίσχυση στην εσωτερική αγορά ([155]).

(435) Στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή καθορίζει τα κριτήρια τα οποία εξετάζει όταν αξιολογεί τη συμβατότητα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης μιας εταιρείας με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ ([156]). Λαμβανομένων υπόψη της φύσης και των σκοπών της επίμαχης κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν η ενίσχυση είναι σύμφωνη με τις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

(436) Η Επιτροπή, όταν εξετάζει αν η ενίσχυση αναδιάρθρωσης έχει δυσμενείς συνέπειες στους όρους των συναλλαγών σε βαθμό που θα αντέβαινε στο κοινό συμφέρον, εφαρμόζει κριτήριο εξισορρόπησης σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ και τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Κατά την εφαρμογή του κριτηρίου αυτού, εάν ο δικαιούχος είναι επιλέξιμος για τη χορήγηση ενίσχυσης, η Επιτροπή σταθμίζει τις θετικές συνέπειες της ενίσχυσης έναντι των αρνητικών συνεπειών που δημιουργεί ο αντίκτυπος της κρατικής ενίσχυσης στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών. Κατά την αξιολόγηση αυτήν, εξετάζει την ανάγκη κρατικής παρέμβασης, την καταλληλότητα, την αναλογικότητα, τη διαφάνεια της ενίσχυσης και τον μετριασμό των αρνητικών συνεπειών μέσω της εφαρμογής της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης και τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

(437) Όπως προαναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 433, οι αποφάσεις που εκδίδει η Επιτροπή στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων πρέπει να διασφαλίζουν την τήρηση του δικαίου της Ένωσης. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί ότι από την έρευνα δεν προκύπτει ότι η ενίσχυση ή οι όροι που τη συνοδεύουν ή οι οικονομικές δραστηριότητες που διευκολύνονται από την ενίσχυση θα μπορούσαν να συνεπάγονται παράβαση οποιασδήποτε σχετικής διάταξης του δικαίου της Ένωσης. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν κίνησε διαδικασία κατά τη Γερμανίας σχετικά με ενδεχόμενη παραβίαση του δικαίου της Ένωσης σε σχέση με την παρούσα υπόθεση ούτε έλαβε οποιαδήποτε καταγγελία ή πληροφορία που θα μπορούσε να υποδηλώνει ότι η κρατική ενίσχυση, οι όροι που συνδέονται με αυτήν ή οι οικονομικές δραστηριότητες που διευκολύνονται από την ενίσχυση ενδέχεται να αντιβαίνουν σε σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, πλην των άρθρων 107 και 108 της ΣΛΕΕ.

5.4.1. *Επιλεξιμότητα*

(438) Προκειμένου να είναι επιλέξιμη για τη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, η επιχείρηση πρέπει να μπορεί να χαρακτηριστεί προβληματική επιχείρηση δυνάμει του τμήματος 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Ειδικότερα, στο σημείο 20 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση επισημαίνεται ότι η επιχείρηση θεωρείται προβληματική όταν, «*εάν δεν υπάρξει παρέμβαση από το κράτος, οδηγείται προς σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα*». Αυτό θα συμβεί όταν συντρέχει τουλάχιστον μία από τις περιστάσεις που περιγράφονται στο σημείο 20 στοιχεία α) έως δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Κατά το σημείο 20 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, μια επιχείρηση είναι προβληματική, «[ε]άν πρόκειται για εταιρεία περιορισμένης ευθύνης, όταν έχει απολεσθεί πάνω από το ήμισυ του εγγεγραμμένου της κεφαλαίου λόγω συσσωρευμένων ζημιών. Αυτό ισχύει όταν από την αφαίρεση των συσσωρευμένων ζημιών από τα αποθεματικά (και όλα τα άλλα στοιχεία που θεωρούνται εν γένει μέρος των ιδίων κεφαλαίων της εταιρείας) προκύπτει αρνητικό σωρευτικό ποσό που υπερβαίνει το ήμισυ του εγγεγραμμένου κεφαλαίου».

(439) Όπως προκύπτει από τον Πίνακα 4, τα ίδια κεφάλαια της DB Cargo υπερέβησαν το εγγεγραμμένο μετοχικό κεφάλαιο σε κάθε έτος από το 2012. Ωστόσο, τούτο οφείλεται στην ύπαρξη της αυτόματης μεταβίβασης ζημιών βάσει της ΣΜΚΖ. Καθώς οι ζημίες μεταβιβάζονται στην DB AG χωρίς να επηρεάζεται ο ισολογισμός της DB Cargo, οι εν λόγω ζημίες δεν έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην καθαρή θέση της DB Cargo, η οποία θα έπρεπε διαφορετικά να απορροφήσει τις ζημίες.

(440) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η μεταβίβαση των ζημιών βάσει της ΣΜΚΖ (όπως παρατάθηκε κάθε έτος έως το τέλος του 2024), αρχίζοντας από τη μεταβίβαση των ζημιών του έτους 2022, παρείχε οικονομικό πλεονέκτημα στην DB Cargo και συνιστούσε κρατική ενίσχυση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 410 και 424), την οποία η Γερμανία χορήγησε παρανόμως (βλ. αιτιολογική σκέψη 430).

([155]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Σεπτεμβρίου 2020, Αυστρία κατά Επιτροπής, C-594/18 P, ECLI:EUC:2020:742, σκέψεις 18 έως 20.
([156]) Κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, σημείο 38.

(441) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι η μεταβίβαση ζημιών του έτους 2022 στρέβλωσε την πραγματική χρηματοοικονομική κατάσταση της DB Cargo, όπως αντικατοπτρίζεται στους πραγματικούς λογαριασμούς της, διότι η υγιής καθαρή θέση της DB Cargo στον ισολογισμό της δεν οφείλεται στις δικές της χρηματοοικονομικές επιδόσεις αλλά μόνο στην παρανόμως χορηγηθείσα κρατική ενίσχυση, δηλαδή την κρατική χρηματοδότηση την οποία η εταιρεία δεν θα μπορούσε να εξασφαλίσει στην αγορά. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εκτιμά ότι, προκειμένου να διαμορφωθεί ρεαλιστική εικόνα της χρηματοοικονομικής κατάστασης της DB Cargo κατά τον συγκεκριμένο χρόνο, τα αποτελέσματα των εν λόγω μεταβιβάσεων θα πρέπει να εξαιρεθούν και τα αναπροσαρμοσμένα ίδια κεφάλαια της DB Cargo θα πρέπει να υπολογιστούν σε κατάσταση στην οποία οι ζημίες θα επηρέαζαν τα ίδια κεφάλαια της εταιρείας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι το σημείο 20 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση επιτάσσει να εξετάζεται η κατάσταση του δικαιούχου χωρίς την ενίσχυση. Μια επιχείρηση θεωρείται προβληματική όταν, εάν δεν υπάρξει παρέμβαση από το κράτος, οδηγείται προς σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα. Το γεγονός ότι συγκεκριμένη κρατική παρέμβαση διαρθρώθηκε κατά τρόπο ώστε οι ζημίες του δικαιούχου να μην επιβαρύνουν τον ισολογισμό του, αντί να αντιμετωπιστούν οι ζημίες που ήδη αναγνωρίζονταν στον εν λόγω ισολογισμό, είναι αλυσιτελές στο μέτρο που είναι σχεδόν βέβαιο ότι, χωρίς την εν λόγω παρέμβαση, η επιχείρηση θα οδηγούνταν προς σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση.

(442) Όπως προκύπτει από τον Πίνακα 4, η καθαρή θέση της DB Cargo στο τέλος του 2021 ανήλθε σε 666 εκατ. EUR. Δεδομένου ότι η Επιτροπή εκτιμά ότι κρατική ενίσχυση συνιστούν μόνο οι ζημίες που μεταβιβάστηκαν στο πλαίσιο του μέτρου 1 από το 2022, η καθαρή θέση του 2021 παραμένει η πραγματική χρηματοοικονομική θέση της DB Cargo χωρίς την ενίσχυση. Ωστόσο, οι ζημίες της DB Cargo το έτος 2022 ανήλθαν σε 858 εκατ. EUR. Εάν οι ζημίες αυτές καταλογιστούν στα ίδια κεφάλαια της DB, η καθαρή θέση θα είναι αρνητική (– 192 εκατ. EUR). Επομένως, τα ίδια κεφάλαια της DB Cargo θα είναι αρνητικά. Επ' αυτού, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ζημίες συσσωρεύονται κατά τη διάρκεια του έτους, ενώ η μεταβίβαση των ζημιών πραγματοποιείται μόνο την 31η Δεκεμβρίου του έτους. Επομένως, η DB Cargo απώλεσε περισσότερο από το ήμισυ του εγγεγραμμένου μετοχικού κεφαλαίου της σε κάποιο χρονικό σημείο κατά τη διάρκεια του 2022. Ως εκ τούτου, χωρίς την ενίσχυση, άνω του ημίσεος του εγγεγραμμένου μετοχικού κεφαλαίου της DB Cargo θα είχε εξαλειφθεί ως αποτέλεσμα των συσσωρευμένων ζημιών στο τέλος του 2022 το αργότερο και στη συνέχεια έως σήμερα. Επομένως, η DB Cargo μπορεί να χαρακτηριστεί ως προβληματική επιχείρηση κατά το σημείο 20 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση ([157]). Κατά συνέπεια, χωρίς τη συνέχιση της ΣΜΚΖ που καταλογίζεται στη Γερμανία, η DB Cargo θα οδηγούνταν προς σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα, όπως αναφέρεται στο σημείο 20 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

(443) Σύμφωνα με το σημείο 20 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, μια επιχείρηση χαρακτηρίζεται ως προβληματική εάν πρόκειται για εταιρεία που υπάγεται σε συλλογική πτωχευτική διαδικασία ή πληροί τις προϋποθέσεις του εθνικού δικαίου που τη διέπει όσον αφορά την υπαγωγή της σε συλλογική πτωχευτική διαδικασία μετά από αίτημα των πιστωτών της. Η DB Cargo δεν υπάγεται σε συλλογική πτωχευτική διαδικασία και δεν πληροί επίσης τις προϋποθέσεις υπαγωγής της σε τέτοια διαδικασία.

(444) Σύμφωνα με το σημείο 20 στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, μια επιχείρηση μπορεί να χαρακτηριστεί προβληματική, εάν πρόκειται για άλλη επιχείρηση εκτός ΜΜΕ, εφόσον τα τελευταία δύο έτη: i) ο δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια της επιχείρησης ήταν υψηλότερος του 7,5 και ii) τα κέρδη προ τόκων και φόρων (EBITDA) της επιχείρησης προς τον δείκτη κάλυψης χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων κυμαίνονταν κάτω από το 1,0.

(445) Η DB Cargo δεν είναι ΜΜΕ. Το 2022 και το 2021 η DB Cargo είχε αρνητικά EBITDA περίπου – 541 εκατ. EUR το 2022 και – 125 εκατ. EUR το 2021, βάσει της δημοσιευμένης ετήσιας έκθεσης του 2022, και, επομένως, ο δείκτης κάλυψης χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων θα ήταν αρνητικός. Λαμβανομένων υπόψη των αρνητικών ιδίων κεφαλαίων, χωρίς την ενίσχυση στο τέλος του 2022, ο δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια της DB Cargo θα ήταν αρνητικός. Ωστόσο, το 2021 ο δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια, λαμβανομένων υπόψη μόνον των δανείων, ήταν περίπου 3,4. Επομένως, η προϋπόθεση του σημείου 20 στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση δεν θα πληρούνταν.

(446) Σύμφωνα με το σημείο 21 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, νεοσύστατη επιχείρηση κατά την πρώτη τριετία μετά την έναρξη λειτουργίας δεν είναι επιλέξιμη για ενίσχυση διάσωσης. Η DB Cargo δραστηριοποιείται υπό την τρέχουσα επωνυμία και εταιρική μορφή από το 2016 [βλ. αιτιολογική σκέψη 12 στοιχείο δ)]. Με διαφορετικές επωνυμίες και εταιρικές μορφές, η DB Cargo δραστηριοποιείται από το 1999 ως άμεση ή έμμεση θυγατρική της DB AG (βλ. αιτιολογική σκέψη 47). Ως εκ τούτου, η DB Cargo δεν είναι νεοσύστατη επιχείρηση.

([157]) Από πρακτικής και λογιστικής απόψεως η προϋπόθεση αυτή πληρούται τυπικά την ημέρα κατά την οποία οι εν λόγω συσσωρευμένες ζημίες υπερβαίνουν το όριο του 50 % του εγγεγραμμένου μετοχικού κεφαλαίου, κάτι το οποίο μπορεί να εξακριβωθεί μόνο εκ των υστέρων κατά τη λήξη του οικονομικού έτους και αργότερα μετά την πιστοποίηση του ελεγκτή. Για την πρακτική εφαρμογή της, η εν λόγω προϋπόθεση πρέπει να ερμηνεύεται υπό το πρίσμα του ποιοτικού ορισμού ότι η επιχείρηση οδηγείται προς σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα έως μεσοπρόθεσμα, ορισμός οποίος μπορεί να διαφέρει. Στην παρούσα υπόθεση, οι πραγματικές ζημίες εκμετάλλευσης το 2021 και τα προβλεπόμενα αποτελέσματα για το 2022 και έπειτα θα είχαν ωθήσει έναν μέτοχο της αγοράς να παράσχει στην DB Cargo προειδοποίηση καταγγελίας της ΣΜΚΖ στις 30 Σεπτεμβρίου 2021. Σε τέτοια περίπτωση και από το συγκεκριμένο χρονικό σημείο, η DB Cargo θα οδηγούνταν προς σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα, με την προβλέψιμη αυξανόμενη εξάντληση της βάσης των ιδίων κεφαλαίων της.

(447) Επιπλέον, κατά το σημείο 22 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, εταιρεία που ανήκει σε ευρύτερο επιχειρηματικό όμιλο δεν είναι καταρχήν επιλέξιμη για ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, εκτός εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι η εταιρεία έχει εγγενείς δυσχέρειες οι οποίες δεν έχουν προκύψει από την αυθαίρετη κατανομή των δαπανών στο εσωτερικό του ομίλου και ότι οι δυσχέρειες αυτές είναι τόσο σοβαρές ώστε να μη μπορούν να αντιμετωπιστούν από τον ίδιο τον όμιλο.

(448) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι σκοπός του σημείου 22 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση είναι να εμποδίσει όμιλο επιχειρήσεων να μετακυλίσει στο Δημόσιο τα έξοδα σχεδίου αναδιάρθρωσης μιας από τις επιχειρήσεις που τον αποτελούν, όταν η επιχείρηση αυτή είναι προβληματική και οι δυσχέρειες της εταιρείας οφείλονται στον ίδιο τον όμιλο ή ο όμιλος έχει τα μέσα να τις αντιμετωπίσει μόνος του ([158]).

(449) Όπως περιγράφηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 9 έως 14, η DB Cargo ανήκει στον όμιλο DB και, επομένως, ανήκει σε ευρύτερο επιχειρηματικό όμιλο. Ωστόσο, όπως καθίσταται σαφές από την αιτιολογική σκέψη 60 και τον Πίνακα 6, οι ζημίες της DB Cargo είναι απόρροια της λειτουργίας της. Συγκεκριμένα, το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας υπήρξε διαρθρωτικά ζημιογόνο. Δεδομένου ότι οι δυσχέρειες της DB Cargo προκαλούνται από συνεχείς ζημίες που οφείλονται στη μη κερδοφόρα λειτουργία της, οι δυσχέρειές της είναι εγγενείς και δεν είναι αποτέλεσμα αυθαίρετης κατανομής δαπανών εντός του ομίλου DB, οι οποίες αυξάνουν αυθαίρετα τις δαπάνες της DB Cargo ή μειώνουν ή μεταβιβάζουν τα κέρδη της στη μητρική εταιρεία ή στις αδελφές εταιρείες.

(450) Μολονότι, σύμφωνα με τις ετήσιες εκθέσεις των ετών 2020 έως 2023, ο όμιλος DB είναι ζημιογόνος από το 2020 (– 5 707 εκατ. EUR το 2020, – 911 εκατ. EUR το 2021, – 227 εκατ. EUR το 2022 και – 2 351 εκατ. EUR το 2023), η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο όμιλος αντιμετώπισε στην πραγματικότητα τις δυσχέρειες της DB Cargo. Συγκεκριμένα, όλες οι ζημίες της DB Cargo μεταβιβάστηκαν στην DB AG και, επομένως, η DB Cargo προστατεύθηκε από τις συνέπειες των αρνητικών επιδόσεών της. Μολονότι η Επιτροπή εκτιμά ότι η μεταβίβαση των ζημιών, αρχής γενομένης από τις ζημίες του 2022, συνιστά κρατική ενίσχυση, τούτο δεν αναιρεί το γεγονός ότι ο ευρύτερος επιχειρηματικός όμιλος βοήθησε την DB Cargo, μολονότι ως πάροχος της ενίσχυσης.

(451) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, όπως περιγράφηκε στην αιτιολογική σκέψη 448, σκοπός του σημείου 22 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση είναι να αποφευχθεί η επιβάρυνση του Δημοσίου με το κόστος της αναδιάρθρωσης, όταν ο όμιλος επιχειρήσεων στον οποίο ανήκει ο δικαιούχος έχει τα μέσα να καλύψει το κόστος ο ίδιος. Μολονότι ο όμιλος αντιμετώπισε μόνος του τις δυσχέρειες της DB Cargo, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο όμιλος DB μείωσε τις δυσχέρειες της DB Cargo παρέχοντας στήριξη η οποία, παρότι θεωρείται ότι δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση πριν από το 2022, συνιστά κρατική ενίσχυση από το 2022. Οι περιστάσεις της DB AG και της DB Cargo είναι ιδιαίτερες στο πλαίσιο αυτό, καθώς η μητρική εταιρεία έγινε ο πάροχος της κρατικής ενίσχυσης το 2022. Δεν πρόκειται για περίπτωση στην οποία, όπως εξηγήθηκε στην αιτιολογική σκέψη 448, ένας όμιλος επιβαρύνει το Δημόσιο με το κόστος αναδιάρθρωσης μιας επιχείρησης που ανήκει στον όμιλο, αλλά αντιθέτως για περίπτωση στην οποία ο όμιλος έγινε πάροχος της ενίσχυσης. Υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις στις οποίες ο όμιλος DB είναι ο πάροχος της ενίσχυσης, ο όμιλος δεν μπορούσε να είχε κάνει περισσότερα για να αντιμετωπίσει τις δυσχέρειες της DB Cargo. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το γεγονός ότι η DB Cargo ανήκει στον όμιλο DB δεν εμποδίζει την DB Cargo να είναι επιλέξιμη για ενίσχυση αναδιάρθρωσης, κατά το σημείο 22 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

5.4.2. *Η ενίσχυση προωθεί την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών*

(452) Κατά το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, προκειμένου να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά, η κρατική ενίσχυση πρέπει να προωθεί την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή ορισμένων οικονομικών περιοχών.

(453) Συναφώς, προκειμένου να καταδείξουν ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης προορίζεται να προωθήσει την ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων ή περιοχών, τα κράτη μέλη που χορηγούν την εν λόγω ενίσχυση πρέπει να αποδεικνύουν ότι στόχος της ενίσχυσης είναι η πρόληψη κοινωνικών προβλημάτων ή η αντιμετώπιση ανεπαρκειών της αγοράς (βλ. τμήμα 3.1.1 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση) μέσω της αποκατάστασης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της επιχείρησης (βλ. τμήμα 3.1.2 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όπως αναγνωρίζεται στο σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, στην πραγματικότητα, η έξοδος από την αγορά έχει σημασία για την ευρύτερη διαδικασία αύξησης της παραγωγικότητας και, επομένως, απλώς και μόνον η αποτροπή της εξόδου μιας επιχείρησης από την αγορά δεν συνιστά επαρκή αιτιολόγηση για τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης. Αντιθέτως, οι ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης συγκαταλέγονται στις πλέον στρεβλωτικές μορφές κρατικής ενίσχυσης, καθώς παρεμβαίνουν στη διαδικασία εξόδου από την αγορά.

([158]) Βλ. απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 13ης Μαΐου 2015, Niki Luftfahrt κατά Επιτροπής, T-511/09, ECLI:EUT:2015:284, σκέψη 159, και απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 18ης Μαΐου 2022, Ryanair DAC κατά Επιτροπής, T-577/20, ECLI:EUT:2022:301, σκέψη 46.

(454) Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, η αναδιάρθρωση προβληματικής επιχείρησης μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών, μεταξύ άλλων πέραν των ίδιων των δραστηριοτήτων που ασκεί ο δικαιούχος. Αυτό συμβαίνει όταν, ελλείψει τέτοιας ενίσχυσης, η κατάρρευση του δικαιούχου θα οδηγήσει σε καταστάσεις ανεπάρκειας της αγοράς ή κοινωνικών προβλημάτων, παρεμποδίζοντας την ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων και/ή περιοχών που θα επηρεαστούν από τέτοιες καταστάσεις. Μη εξαντλητικός κατάλογος των καταστάσεων αυτών παρατίθεται στο σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

(455) Η Επιτροπή θα αξιολογήσει πρώτα αν η ενίσχυση προορίζεται να αποτρέψει κατάσταση ανεπάρκειας της αγοράς ή κοινωνικών προβλημάτων (τμήμα 5.4.2.1) και αν η ενίσχυση αναδιάρθρωσης συνοδεύεται από σχέδιο αναδιάρθρωσης για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του δικαιούχου (τμήμα 5.4.2.2).

5.4.2.1. Αποτροπή κοινωνικών προβλημάτων ή ανεπάρκειας της αγοράς που συμβάλλει στην ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας ή οικονομικής περιοχής

(456) Σύμφωνα με το σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα κράτη μέλη οφείλουν να καταδείξουν ότι η κατάρρευση του δικαιούχου ενδέχεται να προκαλέσει σοβαρά κοινωνικά προβλήματα ή μείζονες ανεπάρκειες στην αγορά, δείχνοντας ιδίως ότι συντρέχει οποιαδήποτε από τις καταστάσεις που παρατίθενται στο σημείο 44 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών. Κατά το σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η αποτροπή κοινωνικών προβλημάτων ή ανεπαρκειών στην αγορά μπορεί να καταδειχθεί ειδικότερα δείχνοντας ότι συντρέχει οποιαδήποτε από τις περιστάσεις που παρατίθενται στα στοιχεία α) έως ζ) του σημείου 44. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ειδικότερα, οι περιστάσεις που αναφέρονται στο σημείο 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, συγκεκριμένα η περίπτωση στην οποία η ενίσχυση προορίζεται να αποτρέψει τον κίνδυνο παρεμπόδισης της οικονομικής ανάπτυξης λόγω της διαταραχής στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας ως αποτέλεσμα της εξόδου του δικαιούχου από την αγορά, είναι κρίσιμες για την αξιολόγηση του μέτρου ενίσχυσης.

5.4.2.2. Η ενίσχυση αποτρέπει τη διαταραχή στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας

(457) Η οικονομική δραστηριότητα την οποία στηρίζει η ενίσχυση είναι οι εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες πραγματοποιούνται κυρίως και συστηματικά οδικώς όσον αφορά περισσότερο από τα δύο τρίτα του συνολικού όγκου εμπορευμάτων που μεταφέρονται στη Γερμανία (πίνακας 31).

Πίνακας 31

Κατανομή εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία

(σε %)

	2018	2019	2020	2021	2022
Οδικές μεταφορές	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Σιδηροδρομικές μεταφορές	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Άλλοι τρόποι μεταφοράς	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Πηγή: Bundesnetzagentur «Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe», σ. 12, γράφημα 3 ([159]).

(458) Ανεξάρτητα από το κυρίαρχο μερίδιο των οδικών μεταφορών, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές συνεπάγονται σημαντικά οφέλη σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές και συμβάλλουν στη βιώσιμη και οικονομική ανάπτυξη του κλάδου των εμπορευματικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές είναι πολύ πιο φιλικές για το περιβάλλον από ό,τι οι οδικές μεταφορές, καθώς οι αμαξοστοιχίες παράγουν έως και 80 % λιγότερες εκπομπές CO_2 ανά τόνο φορτίου σε σύγκριση με τα φορτηγά. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» ([160]) επισημαίνεται ότι «[γ]ια την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας, απαιτείται μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050» και ότι «[κ]ατά προτεραιότητα, σημαντικό

([159]) Διατίθεται στη διεύθυνση: 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 της 11.12.2019. Διατίθεται στη διεύθυνση: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_el.

μέρος του 75 % των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται σήμερα οδικώς θα πρέπει να στραφεί προς τις σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές». Ομοίως, στην ανακοίνωση με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» ([161]) (στο εξής: στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα), η Επιτροπή επισήμανε την αναγκαιότητα για «αποφασιστική δράση ώστε να μετατοπιστούν περισσότερες μετακινήσεις σε πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς (συγκεκριμένα […] να εκτελείται σημαντικός μέρος των εμπορευματικών μεταφορών σιδηροδρομικώς, διά των εσωτερικών πλωτών οδών και διά θαλάσσιων οδών μικρών αποστάσεων)». Στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα αναγνωρίζεται επίσης ότι «[κ]αθώς η καινοτομία θα διαμορφώνει στο μέλλον την κινητικότητα […] εμπορευμάτων, θα πρέπει να εφαρμόζεται το κατάλληλο πλαίσιο και οι κατάλληλοι παράγοντες, ώστε να διευκολυνθεί η εν λόγω μετάβαση η οποία μπορεί να καταστήσει το σύστημα μεταφορών πιο αποδοτικό και βιώσιμο».

(459) Επιπλέον, οι σιδηροδρομικές μεταφορές μειώνουν την ατμοσφαιρική ρύπανση, τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση που προκαλούν οι οδικές μεταφορές με αποτέλεσμα να καθίστανται κρίσιμο στοιχείο της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι επίσης πολύ πιο ενεργειακά αποδοτικές από ό,τι οι οδικές μεταφορές καθώς οι αμαξοστοιχίες μπορούν να μεταφέρουν μεγάλους όγκους εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις χρησιμοποιώντας λιγότερα καύσιμα, στοιχείο το οποίο μειώνει συνολικά την κατανάλωση ενέργειας από ορυκτά καύσιμα. Η αποδοτικότητα αυτή βελτιώνεται όταν τα σιδηροδρομικά δίκτυα τροφοδοτούνται με ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές με αποτέλεσμα η μεταφορά εμπορευμάτων να καθίσταται πιο καθαρή και πιο βιώσιμη.

(460) Επιπλέον, σε μεγάλες αποστάσεις, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μπορούν να παρέχουν σημαντικά πλεονεκτήματα κόστους, ειδικότερα κατά τη μεταφορά βαρέων ή χύδην εμπορευμάτων, καθώς ο σιδηρόδρομος μπορεί να χειριστεί μεγαλύτερες ποσότητες εμπορευμάτων σε ένα και μόνο ταξίδι, με αποτέλεσμα χαμηλότερο κόστος μεταφοράς ανά τόνο σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Η μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και η μείωση των αναγκών σε προσωπικό μειώνουν περαιτέρω τις λειτουργικές δαπάνες και παρέχουν στις εταιρείες τη δυνατότητα βελτιστοποίησης των αλυσίδων εφοδιασμού με οικονομικό τρόπο.

(461) Οι σιδηροδρομικές μεταφορές καθιστούν δυνατή τη μεταφορά μεγάλων όγκων εμπορευμάτων με μεγαλύτερη συνέπεια και λιγότερες καθυστερήσεις, καθώς επηρεάζονται λιγότερο από την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τις καιρικές συνθήκες και τα ατυχήματα. Η αξιοπιστία αυτή είναι καθοριστικής σημασίας για κλάδους με αυστηρά χρονοδιαγράμματα παράδοσης, καθώς διασφαλίζει την έγκαιρη παράδοση των εμπορευμάτων με λιγότερες διαταραχές. Οι σιδηρόδρομοι παρέχουν επίσης μεγαλύτερη δυνατότητα κλιμάκωσης καθώς μπορούν να χειριστούν μεγάλες αποστολές με μεγαλύτερη ευκολία από ό,τι τα οδικά δίκτυα, με αποτέλεσμα να είναι ιδανικοί για φορτία χύδην και φορτία σε εμπορευματοκιβώτια.

(462) Ένα ακόμη όφελος των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι η μείωση των πιέσεων στα οδικά δίκτυα χάρη στη στροφή των εμπορευματικών μεταφορών προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Αυτό συνεπάγεται λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση, λιγότερα τροχαία ατυχήματα και μικρότερο κόστος συντήρησης του οδικού δικτύου. Η μείωση της χρήσης των οδικών μεταφορών παρατείνει τη διάρκεια ζωής των δημόσιων υποδομών και συμβάλλει στη μείωση της συνολικής επιβάρυνσης κόστους για τις κυβερνήσεις και τους φορολογουμένους. Τέλος, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μπορούν να ενσωματωθούν αποτελεσματικά σε συστήματα πολυτροπικών μεταφορών, τα οποία συνδυάζουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές με τις θαλάσσιες, τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές για τη δημιουργία αδιάλειπτων αλυσίδων εφοδιαστικής. Η διασύνδεση αυτή βελτιώνει τις παγκόσμιες εμπορικές διαδρομές και διευκολύνει την αποδοτική μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ περιφερειών και πέραν των συνόρων. Οι σιδηρόδρομοι είναι ιδιαιτέρως χρήσιμοι για τη σύνδεση μεγάλων λιμένων με προορισμούς στην ενδοχώρα και, με τον τρόπο αυτό, καθιστούν δυνατές ομαλές και αποδοτικές ροές φορτίων.

(463) Υπό το πρίσμα των προεκτεθέντων, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στην υπεύθυνη ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών εν γένει μέσω της αντιμετώπισης των επειγουσών αναγκών για βιώσιμες λύσεις εφοδιαστικής. Ο μικρότερος περιβαλλοντικός αντίκτυπος, η ενεργειακή απόδοση και η ικανότητα μεταφοράς μεγάλων όγκων εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις συμβάλλουν ώστε οι επιχειρήσεις να επιτύχουν τους περιβαλλοντικούς, κοινωνικούς και σχετικούς με τη διακυβέρνηση (ΠΚΔ) στόχους τους με παράλληλη μείωση του κόστους μεταφοράς.

(464) Στηρίζοντας τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, οι επιχειρήσεις συμβάλλουν στη δημιουργία μιας πιο βιώσιμης παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού, στη μείωση των εκπομπών CO_2 και στην προώθηση μακροπρόθεσμης οικονομικής ανάπτυξης ευθυγραμμισμένης με περιβαλλοντικούς στόχους. Επομένως, μέσω της μετατόπισης των εμπορευματικών μεταφορών από το οδικό δίκτυο στους σιδηροδρόμους, επιχειρήσεις και κυβερνήσεις μπορούν να διαδραματίσουν άμεσο ρόλο στην επίτευξη κλιματικών στόχων και στη μείωση του περιβαλλοντικού αντικτύπου της εφοδιαστικής.

(465) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί ότι στόχος των μέτρων αναδιάρθρωσης είναι η αποτροπή κατάστασης στην οποία η DB Cargo θα οδηγηθεί σε οικονομική εξαφάνιση λόγω των οικονομικών δυσχερειών που αντιμετωπίζει.

([161]) Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα» [COM(2020) 789 final της 9.12.2020], διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Συγκεκριμένα, μολονότι ο ευρωπαϊκός κλάδος των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, και ειδικότερα το τμήμα των χερσαίων μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας, διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στο δίκτυο εφοδιαστικής, ιδίως στη Γερμανία, αντιμετωπίζει ωστόσο σημαντικές διαρθρωτικές και λειτουργικές προκλήσεις, όπως εξηγήθηκε αναλυτικά στις αιτιολογικές σκέψεις 60 έως 68. Οι εμπορευματικές μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας, οι οποίες περιλαμβάνουν τη μεταφορά εμπορευμάτων με μεμονωμένες φορτάμαξες αντί πλήρων αμαξοστοιχιών, παρέχουν ευελιξία για τις μικρότερες αποστολές. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο συγκεκριμένος κλάδος δυσκολεύεται να ανταγωνιστεί τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες είναι ταχύτερες και προσαρμόζονται καλύτερα σε διάφορες ανάγκες εφοδιαστικής. Η επιβίωση του κλάδου έχει καθοριστική σημασία όχι μόνον για τις βιομηχανικές αλυσίδες εφοδιασμού αλλά και για την επίτευξη των στόχων βιωσιμότητας της Ευρώπης. Παρά τη σημασία τους, οι εμπορευματικές μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας είναι ένα ευαίσθητο τμήμα επιχειρηματικής δραστηριότητας καθώς αντιμετωπίζουν πολλές προκλήσεις, όπως περιορισμένη κάλυψη του σιδηροδρομικού δικτύου, υψηλό κόστος και προβλήματα αναποτελεσματικότητας.

(467) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι ένα από τα κύρια εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι εμπορευματικές μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας είναι η περιορισμένη έκταση της κάλυψης του σιδηροδρομικού δικτύου σε σύγκριση με την κάλυψη των οδικών δικτύων. Μολονότι ο σιδηρόδρομος είναι εξαιρετικός τρόπος μεταφοράς σε μεγάλες αποστάσεις, συχνά δεν διαθέτει την τοπική συνδεσιμότητα η οποία είναι αναγκαία για αποδοτικές παραδόσεις από σημείο σε σημείο. Ως εκ τούτου, απαιτείται συχνά συμπληρωματική οδική μεταφορά για το τελευταίο χιλιόμετρο, τούτο δε καθιστά πολύπλοκη την αλυσίδα εφοδιασμού και καθυστερεί τις παραδόσεις. Επιπλέον, η μέση ταχύτητα των αμαξοστοιχιών μεμονωμένης φορτάμαξας είναι ιδιαιτέρως χαμηλή, κυμαινόμενη από 22 έως 25 χιλιόμετρα/ώρα, δηλαδή πολύ χαμηλότερη από εκείνη των οδικών μεταφορών. Ο αργός αυτός ρυθμός, σε συνδυασμό με τις συχνές μεταφορτώσεις, θίγει την ικανότητα των εμπορευματικών μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας να παρέχουν ανταγωνιστικούς χρόνους παράδοσης σε μια αγορά η οποία απαιτεί ολοένα και περισσότερη ταχύτητα και ευελιξία.

(468) Ένα ακόμη επείγον ζήτημα είναι η οικονομική βιωσιμότητα του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας. Το συγκεκριμένο μοντέλο επιβαρύνεται με υψηλό πάγιο κόστος το οποίο σχετίζεται με τις υποδομές, το τροχαίο υλικό και τις εργασίες. Η κερδοφορία είναι εφικτή μόνον όταν μεταφέρονται μεγάλοι όγκοι σε μεγάλες αποστάσεις, αλλά οι μεμονωμένες φορτάμαξες χειρίζονται συχνά μικρότερες αποστολές οι οποίες συνεπάγονται προβλήματα αναποτελεσματικότητας και υψηλότερο κόστος. Τα ζητήματα διαλειτουργικότητας μεταξύ ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων περιπλέκουν περαιτέρω τις εργασίες. Μολονότι πρωτοβουλίες όπως το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) έχουν συμβάλει στην απαλοιφή προβλημάτων διαλειτουργικότητας, οι εθνικές διαφορές σε ρυθμιστικό επίπεδο, οι αποκλίσεις του εύρους των τροχιών και η ασυμβατότητα των συστημάτων σηματοδότησης εξακολουθούν να συνεπάγονται καθυστερήσεις και αυξημένο κόστος για τις διασυνοριακές μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας.

(469) Οι επιχειρήσεις στο τμήμα εμπορευματικών μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας αντιμετωπίζουν έντονο ανταγωνισμό όχι μόνον από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές αλλά και από νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στην αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών καθώς οι νέες αυτές επιχειρήσεις τείνουν να επικεντρώνονται μόνο σε κερδοφόρα εξειδικευμένα τμήματα της αγοράς, όπως οι κλειστές αμαξοστοιχίες, οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες από σημείο σε σημείο χωρίς ενδιάμεσες στάσεις και, επομένως, αποφεύγουν τις λειτουργικές πολυπλοκότητες και τα προβλήματα αναποτελεσματικότητας που συνδέονται με τις μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας, εκ των οποίων τα προϋπάρχοντα συστήματα, ο παλαιότερος εξοπλισμός και το υψηλό πάγιο κόστος επιβαρύνουν τους κατεστημένους φορείς, όπως την DB Cargo.

(470) Παρά τις σημαντικές προκλήσεις, δίνεται εκ νέου έμφαση στη στρατηγική αξία των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας για τη μετάβαση της Ευρώπης σε βιώσιμες εμπορευματικές μεταφορές. Οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν ακρογωνιαίο λίθο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας ([162]) και της πολιτικής «Fit for 55» ([163]) της Ένωσης, που στοχεύουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 55 % έως το 2030. Η ενθάρρυνση της μετατόπισης από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές, ιδίως για τις μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας και τις συνδυασμένες μεταφορές, έχει καθοριστική σημασία για την επίτευξη των εν λόγω περιβαλλοντικών στόχων. Στο πλαίσιο αυτό, η πρόοδος της τεχνολογίας γεννά ελπίδες για τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ανταγωνιστικότητας των εμπορευματικών μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας. Οι επενδύσεις σε ψηφιακές υποδομές και ο εκσυγχρονισμός των δικτύων μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας αναμένεται ότι θα βελτιώσουν την αξιοπιστία και την ταχύτητα των υπηρεσιών και θα καταστήσουν στο μέλλον τις εμπορευματικές μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας μια πιο βιώσιμη εναλλακτική δυνατότητα σε σχέση με τις οδικές μεταφορές.

([162]) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, την οποία η Επιτροπή δρομολόγησε τον Δεκέμβριο του 2019, είναι ο χάρτης πορείας της ΕΕ προς μια βιώσιμη οικονομία με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα και στοχεύει στην επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας της ΕΕ έως το 2050. Βασικοί στόχοι της είναι η μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά 55 % έως το 2030, η απανθρακοποίηση της ενέργειας, η προώθηση κυκλικής οικονομίας, η αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και η προώθηση βιώσιμης γεωργίας μέσω της στρατηγικής «Από το αγρόκτημα στο πιάτο». Το σχέδιο στηρίζει την πράσινη καινοτομία, τη βιομηχανική μετάβαση και έναν μηχανισμό δίκαιης μετάβασης για την ενίσχυση των εργαζομένων σε επηρεαζόμενες περιοχές. Το σχετικό χρονοδιάγραμμα έχει ως εξής: 2019: Δρομολόγηση Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, 2020-2021: κατάρτιση συγκεκριμένων στρατηγικών (π.χ. βιοποικιλότητα και κυκλική οικονομία), 2021: θέσπιση της δέσμης νομοθετικών προτάσεων για την προσαρμογή στον στόχο 55 % (Fit for 55), 2022-2030: υλοποίηση της πολιτικής με στόχο τη μείωση των εκπομπών κατά 55 % έως το 2030, 2050: στόχος κλιματικής ουδετερότητας.

([163]) Το πρόγραμμα «Fit for 55» είναι δέσμη νομοθετικών μέτρων της Ένωσης που δρομολογήθηκε τον Ιούλιο του 2021 στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, με στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990 με απώτερο στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Τα κύρια μέτρα είναι τα εξής: i) μεταρρύθμιση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών (ΣΕΔΕ) της ΕΕ και θέσπιση μηχανισμού συνοριακής προσαρμογής άνθρακα (ΜΣΠΑ), ii) επικαιροποιήσεις της οδηγίας για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές (RED), με στόχο 40 % ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές έως το 2030, και της οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση (EED) για βελτιωμένη χρήση της ενέργειας, iii) ενίσχυση των καταβοθρών διοξειδίου του άνθρακα στο πλαίσιο του κανονισμού για τη χρήση γης, την αλλαγή χρήσης γης και τη δασοπονία (LULUCF), iv) σύσταση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα για τη στήριξη ευάλωτων νοικοκυριών. Το σχετικό χρονοδιάγραμμα έχει ως εξής: 2021: δρομολόγηση και συζήτηση δέσμης μέτρων, 2022: επίτευξη πολιτικών συμφωνιών, 2023-2025: υλοποίηση βασικών πολιτικών, 2030: στόχος μείωσης εκπομπών κατά 55 %, 2050: στόχος κλιματικής ουδετερότητας.

(471) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει τη μεγάλη στρατηγική σημασία των εμπορευματικών μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι έχουν κρίσιμη σημασία για πολλούς κλάδους, περιλαμβανομένων της χημικής βιομηχανίας, της αυτοκινητοβιομηχανίας και της μεταποίησης, οι οποίοι στηρίζονται στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές για μικρότερες, πιο ευέλικτες μεταφορές που δεν μπορούν να γεμίσουν ολόκληρες αμαξοστοιχίες. Η εξαφάνιση της DB Cargo και, κατά συνέπεια, των εμπορευματικών μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας θα είχε σοβαρές συνέπειες για τους εν λόγω κλάδους, καθώς οι εναλλακτικές λύσεις εφοδιαστικής, ειδικότερα οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές, θα δυσκολευτούν να επιτύχουν τη δυναμικότητα και τα περιβαλλοντικά οφέλη των σιδηροδρόμων. Τέτοια εξαφάνιση μπορεί να συνεπάγεται αυξημένο κόστος, διαταραχές της αλυσίδας εφοδιασμού ακόμη και απώλειες θέσεων εργασίας σε βασικούς τομείς που εξαρτώνται από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές για τη μεταφορά ενδιάμεσων εμπορευμάτων και πρώτων υλών.

(472) Επιπλέον, η Επιτροπή εκτιμά ότι ο ευρύτερος κοινωνικός αντίκτυπος της διαταραχής των υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας θα είναι σημαντικός. Συγκεκριμένα, η ανακατεύθυνση των εμπορευματικών μεταφορών στο οδικό δίκτυο θα εντείνει τις περιβαλλοντικές προκλήσεις και τις προκλήσεις για τις υποδομές, καθώς οι οδικές μεταφορές παράγουν σημαντικά υψηλότερες εκπομπές και συμβάλλουν στην κυκλοφοριακή συμφόρηση. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εκτιμά ότι η μετατόπιση αυτή θα θίξει τόσο τους εθνικούς όσο και τους ενωσιακούς στόχους βιωσιμότητας, όπως τις πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας και της πολιτικής «Fit for 55», που δίνουν έμφαση στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα μέσω της μετατόπισης των εμπορευματικών μεταφορών από το οδικό δίκτυο στους σιδηροδρόμους. Επομένως, η απώλεια των εμπορευματικών μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας αντιπροσωπεύει τόσο ανεπάρκεια της αγοράς όσο και οπισθοδρόμηση στην ευρύτερη προσπάθεια μείωσης της περιβαλλοντικής βλάβης.

(473) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η πολυπλοκότητα των εμπορευματικών μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας καθιστά δυσχερή την αναπαραγωγή ή την επέκταση των εργασιών στο εν λόγω τμήμα από άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Αντίθετα προς τις κλειστές αμαξοστοιχίες, που εκτελούν απευθείας δρομολόγια μεταξύ δύο σημείων, οι εμπορευματικές μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας περιλαμβάνουν τη συναρμογή επιμέρους φορταμαξών διαφόρων πελατών σε ενιαία αμαξοστοιχία σε σταθμούς διαλογής. Αυτή η διαδικασία έντασης εργασίας απαιτεί εξειδικευμένη εφοδιαστική, ειδικό εξοπλισμό και εκτενείς υποδομές. Τα περιθώρια κέρδους είναι μικρά και ο ανταγωνισμός από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες παρέχουν ταχύτερες και πιο ευέλικτες υπηρεσίες, δυσχεραίνει την πραγματοποίηση επενδύσεων, από άλλες εταιρείες, σε μεγάλης κλίμακας μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας, όπως αυτές που εκτελεί η DB Cargo.

(474) Ως κορυφαίος φορέας εκμετάλλευσης μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας στη Δανία (με μερίδιο […] %) ([164]), στη Γερμανία (με μερίδιο 90 %) ([165]), στις Κάτω Χώρες (με μερίδιο […] %) ([166]) και στην Ιταλία (με μερίδιο […] %) ([167]), η DB Cargo διαθέτει ευρύ δίκτυο σταθμών διαλογής, μηχανές έλξης και καταρτισμένο προσωπικό που εξασφαλίζουν οικονομίες κλίμακας τις οποίες οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις θα δυσκολεύονται να επιτύχουν στα συγκεκριμένα κράτη μέλη. Επιπλέον, η θέση της DB Cargo ως κατεστημένου φορέα στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στη Γερμανία της παρέχει τη δυνατότητα να ενοποιεί υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας με ευρύτερες λύσεις αλυσίδας εφοδιασμού, πλεονέκτημα το οποίο ενδέχεται να μη διαθέτουν μικρότεροι ή νεότεροι φορείς εκμετάλλευσης. Η Επιτροπή εκτιμά ότι το υψηλό πάγιο κόστος, σε συνδυασμό με τις εγγενείς λειτουργικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι εμπορευματικές μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας ([168]), δημιουργεί σημαντικά εμπόδια για τους δυνητικούς εισερχόμενους στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας, με αποτέλεσμα να μην είναι πιθανό άλλες επιχειρήσεις να εισέλθουν για να καλύψουν το κενό χωρίς διαταραχές, σε περίπτωση που η DB Cargo, και ειδικότερα το τμήμα της εμπορευματικών μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας, εξαφανιστεί.

(475) Η Επιτροπή εκτιμά ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης που στηρίζει το σχέδιο αναδιάρθρωσης αποτρέπει την έξοδο επιχείρησης ικανής να εμποδίσει τη διαταραχή της σημαντικής υπηρεσίας που παρέχει η DB Cargo ειδικότερα σε σχέση με τις εμπορευματικές μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας. Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι, αποτρέποντας τον κίνδυνο διαταραχής υπηρεσιών που παρέχει η DB Cargo, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης που στηρίζει το σχέδιο αναδιάρθρωσης συμβάλλει στον σαφώς καθορισμένο στόχο της αποτροπής κοινωνικών προβλημάτων ή ανεπαρκειών στην αγορά ο οποίος προβλέπεται στο σημείο 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση και, επομένως, στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας της παροχής υπηρεσιών χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών στο σύνολο του εδάφους της Γερμανίας και σε άλλα κράτη μέλη στα οποία δραστηριοποιείται η DB Cargo.

([164]) Βλ. τμήμα 2.2, αιτιολογικές σκέψεις 27 και 37.
([165]) Βλ. τμήμα 2.2, αιτιολογικές σκέψεις 27 και 37.
([166]) Βλ. τμήμα 2.2, αιτιολογικές σκέψεις 27 και 37.
([167]) Βλ. τμήμα 2.2, ανωτέρω, αιτιολογικές σκέψεις 27 και 37.
([168]) Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 466 έως 469.

5.4.2.3. Σχέδιο αναδιάρθρωσης και αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

(476) Βάσει του σημείου 46 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, σε περίπτωση ad hoc ενίσχυσης, η χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης προϋποθέτει την εφαρμογή σχεδίου αναδιάρθρωσης που θα αποκαταστήσει τη βιωσιμότητα του δικαιούχου. Η αντιμετώπιση των αιτίων που προκάλεσαν τις δυσχέρειες του δικαιούχου, μέσω της διευκόλυνσης της αποκατάστασης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς του, είναι αναγκαία προϋπόθεση προκειμένου η ενίσχυση αναδιάρθρωσης να εξυπηρετήσει την ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων και περιοχών στις οποίες δραστηριοποιείται ο δικαιούχος.

(477) Επομένως, η συμβατότητα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που κάλυψε τις ζημίες τις οποίες η DB Cargo πραγματοποίησε κατά τη διάρκεια του 2022 και οι οποίες θα είχαν καταγραφεί έως την 31η Δεκεμβρίου 2022 χωρίς τη ΣΜΚΖ πρέπει να αξιολογηθεί ως προϋποθέτουσα την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης, του οποίου η διαδικασία προετοιμασίας και κατάρτισης ξεκίνησε τον Ιούλιο 2022, μολονότι το σχέδιο διαβιβάστηκε στην Επιτροπή τυπικά μεταγενέστερα κατά τη διάρκεια της εφαρμογής του (αιτιολογικές σκέψεις 173 και 174). Στην παρούσα υπόθεση, η επέλευση των ζημιών που καλύπτονται από τη ΣΜΚΖ, στη μείωση των οποίων αποσκοπεί το σχέδιο, και ο χρόνος κατάρτισης και εφαρμογής του σχεδίου εντός του 2022 σχεδόν συμπίπτουν χρονικά.

(478) Επομένως, πρέπει να θεωρηθεί ότι η συμβατότητα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που προγραμματίστηκε έως και το τέλος του 2025, μολονότι χορηγήθηκε αρχικώς παρανόμως, πρέπει να αξιολογηθεί σε σχέση με το σχέδιο αναδιάρθρωσης και τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

(479) Βάσει των σημείων 45 έως 48 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, ενίσχυση αναδιάρθρωσης θα πρέπει να χορηγείται μόνο για τη στήριξη ρεαλιστικού, συγκροτημένου και μακρόπνοου σχεδίου αναδιάρθρωσης, του οποίου τα μέτρα πρέπει να σχεδιάζονται με σκοπό την αποκατάσταση της μακροχρόνιας βιωσιμότητας εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, όσο το δυνατόν συντομότερα, αποκλείοντας κάθε περαιτέρω ενίσχυση πέραν αυτής που υποστηρίζει το σχέδιο αναδιάρθρωσης του δικαιούχου. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να προσδιορίζει τα αίτια των προβλημάτων του δικαιούχου, καθώς και τις αδυναμίες του και να περιγράφει συνοπτικά πώς τα προτεινόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης πρόκειται να επανορθώσουν τα βασικά προβλήματα του δικαιούχου.

(480) Κατά το σημείο 49 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, στο σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να παρέχονται πληροφορίες για το επιχειρηματικό μοντέλο του δικαιούχου και να καταδεικνύεται ο τρόπος με τον οποίο το σχέδιο θα τονώσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά του. Πρέπει να περιλαμβάνονται, ειδικότερα, πληροφορίες σχετικά με την οργανωτική δομή του δικαιούχου, τη χρηματοδότηση, την εταιρική διακυβέρνηση και άλλες σημαντικές πτυχές. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να εξετάζει αν τα προβλήματα του δικαιούχου θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί με την κατάλληλη και έγκαιρη διαχειριστική δράση και, εάν ισχύει αυτό, πρέπει να αποδεικνύει ότι έχουν εφαρμοστεί οι δέουσες αλλαγές της διοίκησης. Όταν τα προβλήματα του δικαιούχου οφείλονται σε ατέλειες του επιχειρηματικού του μοντέλου ή του συστήματος εταιρικής διακυβέρνησης, επιβάλλεται να γίνονται οι δέουσες αλλαγές.

(481) Κατά τα σημεία 50 έως 52 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα αποτελέσματα της αναδιάρθρωσης πρέπει να αποδεικνύονται σε διάφορα σενάρια, ειδικότερα μέσω του προσδιορισμού παραμέτρων επιδόσεων και των βασικών προβλέψιμων παραγόντων κινδύνου. Η αποκατάσταση της βιωσιμότητας του δικαιούχου πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα δέουσα απόδοση επί του επενδυμένου κεφαλαίου μετά την κάλυψη του κόστους, χωρίς εξάρτηση από αισιόδοξες παραδοχές σχετικά με εξωτερικούς παράγοντες όπως οι διακυμάνσεις των τιμών ή η ζήτηση. Μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα επιτυγχάνεται όταν η επιχείρηση είναι σε θέση να παρέχει δέουσα προβλεπόμενη απόδοση επί του κεφαλαίου, εφόσον έχει καλύψει όλες τις δαπάνες της, συμπεριλαμβανομένων της απόσβεσης και των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων, και είναι, επομένως, σε θέση να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις.

(482) Οι ανωτέρω απαιτήσεις εξετάζονται στα τμήματα 5.4.2.3.1 έως 5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1. Αξιολόγηση της αξιοπιστίας του σχεδίου αναδιάρθρωσης για την αντιμετώπιση των αιτίων των οικονομικών δυσχερειών της DB Cargo

(483) Οι οικονομικές δυσχέρειες της DB Cargo οφείλονται πρωτίστως στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας, το οποίο υπήρξε σημαντική πηγή ζημιών από το 2013 (αντιπροσώπευε, μόνο του, το 64 % των ζημιών της εταιρείας το 2022 και το 82 % των ζημιών της εταιρείας το 2023), μολονότι τα τμήματα της κλειστής αμαξοστοιχίας και των συνδυασμένων μεταφορών είχαν ασταθείς αλλά λιγότερο αρνητικές επιδόσεις. Επιπλέον των ζημιών του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας, η πανδημία COVID-19, οι διαταραχές στην παγκόσμια αλυσίδα εφοδιασμού και προβλήματα υποδομών της τοπικής γερμανικής αγοράς ενέτειναν τις προκλήσεις που αντιμετώπισε η DB Cargo στο διάστημα από το 2019 έως το 2022.

(484) Οι προαναφερθείσες δυσμενείς χρηματοοικονομικές επιδόσεις, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα επαναλαμβανόμενες υψηλές ζημίες, δικαιολογούν την ανάγκη για το σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο θα τροποποιήσει σημαντικά το επιχειρησιακό μοντέλο και τη στρατηγική της DB Cargo με σκοπό την ενίσχυση των οικονομικών θεμελίων της και τον εξορθολογισμό του λειτουργικού κόστους της επιχειρηματικής δραστηριότητάς για την αποκατάσταση της βιωσιμότητάς της έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(485) Συναφώς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει ένα σύνολο σοβαρών, πολυάριθμων, συνεπών και αλληλοενισχυόμενων μέτρων (τμήματα 5.4.2.2.1 έως 5.4.2.2.31), τα οποία αντιμετωπίζουν τα βαθύτερα αίτια των λειτουργικών και οικονομικών δυσχερειών της DB Cargo καθώς θα συμβάλουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας της παραγωγής και της παροχής υπηρεσιών εκ μέρους της DB Cargo στους πελάτες της και στον εξορθολογισμό της βάσης κόστους με πολλούς διαφορετικούς τρόπους. Ειδικότερα, ο μετασχηματισμός του ιδιαιτέρως πολύπλοκου συστήματος από κοινού παραγωγής αναμένεται ότι θα βοηθήσει την DB Cargo να αποκριθεί με μεγαλύτερη ευελιξία στις απαιτήσεις των πελατών της. Η αναδιάρθρωση θα δημιουργήσει μικρότερους, πιο επικεντρωμένους επιχειρηματικούς τομείς, βασισμένους σε κλάδους επιχειρηματικής δραστηριότητας και/ή ομάδες πελατών, και αναμένεται ότι θα μειώσει σημαντικά την πολυπλοκότητα του μοντέλου παραγωγής, τούτο δε αναμένεται να μειώσει, με τη σειρά του, σημαντικά το κόστος και να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της DB Cargo.

(486) Για παράδειγμα, το μέτρο του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo για τη βελτιστοποίηση του δικτύου μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας μέσω της επανεξέτασης του σχεδιασμού του αναμένεται ότι θα απλουστεύσει ριζικά και να ενισχύσει την ευρωστία της παραγωγής και την τυποποίηση της εμπορικής προσφοράς της DB Cargo στο συγκεκριμένο τμήμα. Πράγματι, η διάθεση προσωπικού και εξοπλισμού στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας συνιστά ριζική αλλαγή σε σύγκριση με την παρούσα ολοκληρωμένη παραγωγή μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας, μεταφορών κλειστής αμαξοστοιχίας και συνδυασμένων μεταφορών. Οι εν λόγω βελτιώσεις στο μοντέλο παραγωγής αναμένεται ότι θα έχουν επίσης ως αποτέλεσμα ποιοτικές βελτιώσεις στην εξυπηρέτηση των πελατών και, επομένως, αναμένεται ότι θα καταστήσουν δυνατές θετικές αναπροσαρμογές των τιμών που θα αποτυπώνουν καλύτερα την προθυμία των πελατών να πληρώσουν για υπηρεσίες μεμονωμένης φορτάμαξας. Υπ' αυτή την έννοια, τα μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης που επικεντρώνονται στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας της DB Cargo αναμένεται ότι θα συμβάλουν σημαντικά στη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της εταιρείας καθώς αναμένεται ότι θα αποδώσουν περισσότερα από 100 εκατ. EUR πρόσθετων EBIT αρχής γενομένης από το 2025, όπως εκτέθηκε στο τμήμα 4.1.5.2.

(487) Ομοίως, τα μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης που αποσκοπούν στη βελτιστοποίηση του χαρτοφυλακίου του τμήματος κλειστής αμαξοστοιχίας της DB Cargo και στην ανάπτυξη έξυπνων λύσεων εφοδιαστικής για τους πελάτες της αναμένεται ότι θα συμβάλουν σημαντικά στη βελτίωση των EBIT της DB Cargo καθώς οι καινοτόμες λύσεις σιδηροδρομικών μεταφορών αναμένεται ότι θα παράσχουν στην εταιρεία τη δυνατότητα να επωφεληθεί καλύτερα από τη διαφοροποιημένη προθυμία των πελατών να πληρώσουν καθώς και να προσδιορίσει τα δρομολόγια τα οποία θα πρέπει να παύσουν να εκτελούνται προκειμένου να κατανεμηθούν καλύτερα οι πόροι σε επιχειρηματική δραστηριότητα με υψηλότερο περιθώριο κέρδους. Επιπλέον, κατ' αντιστοιχία προς ό,τι έχει προβλεφθεί για το τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας, το σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo περιλαμβάνει ένα μέτρο το οποίο θα συμπυκνώσει τη λειτουργία των κλειστών αμαξοστοιχιών με ειδική κατανομή πόρων με σκοπό την αύξηση της ποιότητας της παραγωγής. Οι προαναφερθείσες ποιοτικές βελτιώσεις των υπηρεσιών προς τους πελάτες αναμένεται ότι θα δικαιολογήσουν επίσης αναπροσαρμογές των τιμών για πιο ποιοτικές υπηρεσίες κλειστής αμαξοστοιχίας πέρα και πάνω από τις αντισταθμίσεις του κόστους συντελεστών παραγωγής. Υπ' αυτή την έννοια, τα μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης που επικεντρώνονται στο τμήμα κλειστής αμαξοστοιχίας της DB Cargo αναμένεται ότι θα συμβάλουν σημαντικά στη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της εταιρείας καθώς αναμένεται ότι θα αποδώσουν πολύ περισσότερα από 200 εκατ. EUR πρόσθετων EBIT αρχής γενομένης από το 2025, όπως εκτέθηκε στο τμήμα 4.1.5.2.

(488) Τα μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης που στοχεύουν το τμήμα των συνδυασμένων μεταφορών, περιλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, i) του εκ νέου σχεδιασμού του θαλάσσιου δικτύου, της ολοκλήρωσης των τερματικών σταθμών του, της βελτιστοποίησης του χαρτοφυλακίου του, ii) της αναπροσαρμογής των διαστάσεων των χερσαίων συνδυασμένων μεταφορών, της βελτίωσης της ποιότητας του συστήματος παραγωγής τους, και iii) της βελτιστοποίησης του χαρτοφυλακίου πωλήσεων προς μεταφορείς, αναμένεται επίσης ότι θα συμβάλουν στο σύνολό τους στη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της DB Cargo, καθώς αναμένεται ότι θα αποδώσουν περισσότερα από 50 εκατ. EUR πρόσθετων EBIT αρχής γενομένης από το 2025 (και περισσότερα από 100 εκατ. EUR ετησίως στη συνέχεια), όπως εκτέθηκε στο τμήμα 4.1.5.2.

(489) Τέλος, το σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo θα επιδιώξει να εξαλείψει τα προβλήματα αναποτελεσματικότητας που απορρέουν από περιττές διαδικασίες, την πλεονάζουσα παραγωγική δυναμικότητα και τις υπηρεσίες περιορισμένης προστιθέμενης αξίας, μέσω της μείωσης της πολυπλοκότητας στις διάφορες επιχειρηματικές μονάδες της εταιρείας και του εκσυγχρονισμού των συστημάτων πληροφορικής της DB Cargo. Η μείωση των χώρων γραφείων και των δαπανών εμπορικής προώθησης καθώς και η επίτευξη κατάλληλου μεγέθους για τη δομή διαχείρισης της διοίκησης της DB Cargo αναμένεται επίσης ότι θα συμβάλουν στη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης της DB Cargo. Συνολικά τα ανωτέρω μέτρα αναμένεται ότι θα αποδώσουν περισσότερα από 50 εκατ. EUR πρόσθετων EBIT αρχής γενομένης από το 2025 (και περισσότερα από 100 εκατ. EUR ετησίως στη συνέχεια), όπως εκτέθηκε στο τμήμα 4.1.5.2.

(490) Συνολικά, εξεταζόμενα από κοινού, τα μέτρα του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo αναμένεται ότι θα συνεισφέρουν περισσότερα από 500 εκατ. EUR πρόσθετων EBIT από το 2025 και πολύ υψηλότερα ποσά στη συνέχεια. Επομένως, η υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo αναμένεται να μετασχηματίσει την εταιρεία σε έναν πάροχο υπηρεσιών πιο εξορθολογισμένο, πιο αποδοτικό και πιο επικεντρωμένο σε λύσεις για τους πελάτες, με αποτέλεσμα η αποκατάσταση της βιωσιμότητας να αναμένεται από το 2026, τελευταίο έτος της περιόδου αναδιάρθρωσης, κατά το οποίο αναμένεται ότι η εταιρεία θα έχει το πρώτο θετικό καθαρό εισόδημά της (το οποίο αναμένεται ότι θα αυξηθεί περαιτέρω στη συνέχεια).

(491) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης αντιμετωπίζει κατάλληλα τα αίτια των οικονομικών δυσχερειών της DB Cargo. Η Επιτροπή εκτιμά επίσης ότι η διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης, έως το τέλος του 2026, δεν είναι αδικαιολόγητα μεγάλη, λαμβανομένων υπόψη του πλήθους και της έκτασης των μέτρων αναδιάρθρωσης που εξετάστηκαν ανωτέρω καθώς και των υψηλών ζημιών που αποτέλεσαν την αφετηρία για την αναδιάρθρωση της DB Cargo.

(492) Ακολούθως, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει, καταρχάς, την αξιοπιστία των παραδοχών στις οποίες βασίζεται το σχέδιο αναδιάρθρωσης του δικαιούχου και, στη συνέχεια, τα στοιχεία που αποδεικνύουν την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του δικαιούχου στο πέρας του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

5.4.2.3.2. Αξιολόγηση της αξιοπιστίας των παραδοχών του σχεδίου αναδιάρθρωσης

(493) Στο πλαίσιο της αξιολόγησης των παραδοχών του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo, η Επιτροπή εξέτασε τις προβλέψεις εσόδων (από απόψεως τόσο τιμών όσο και όγκων) και κόστους που υπέβαλε η Γερμανία για όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(494) Πρώτον, όσον αφορά τις προβλέψεις εσόδων, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, σύμφωνα με τις παραδοχές της Γερμανίας σχετικά με την εξέλιξη των εσόδων της DB Cargo κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, τα έσοδα της DB Cargo θα παραμείνουν σχετικά αμετάβλητα (+ 4,9 % κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης λαμβανομένων υπόψη άλλων εσόδων εκμετάλλευσης) και στην πραγματικότητα αρνητικά (– 2 % μη λαμβανομένων υπόψη άλλων εσόδων εκμετάλλευσης ([169])) και ότι, κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης, λαμβάνεται υπόψη μόνο η αναμενόμενη αύξηση των εσόδων της DB Cargo που απορρέει από τις βασικές δραστηριότητές της (πίνακας 21). Η Επιτροπή θεωρεί την ανωτέρω εξέλιξη εύλογη, στο μέτρο που είναι σύμφωνη με τις μειώσεις όγκων που αναμένονται από την DB Cargo στο πλαίσιο της υλοποίησης των σχετικών μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

(495) Επιπλέον, κατόπιν διεξοδικότερης ανάλυσης των όγκων και της τιμολόγησης, η Επιτροπή εκτιμά ότι, όσον αφορά τους όγκους, η ανάπτυξη του συνολικού όγκου της DB Cargo, σε τονοχιλιόμετρα, όπως προβλέπεται από τη Γερμανία, μπορεί να θεωρηθεί εύλογη και ρεαλιστική στο πλαίσιο της τρέχουσας αγοράς, καθώς παραμένει περιορισμένη σε αύξηση με CAGR […] % κατά την περίοδο από το 2025 έως το 2029. Οι παραδοχές για την αύξηση των όγκων της DB Cargo είναι όντως συντηρητικές καθώς η Γερμανία δεν προβλέπει πρόσθετα αποτελέσματα από ανάπτυξη υποκινούμενη από την αγορά στις μεταφορές μεμονωμένης φορτάμαξας, είναι δε κατώτερες από τον ρυθμό ανάπτυξης της αγοράς στα τμήματα κλειστής αμαξοστοιχίας και συνδυασμένων μεταφορών.

(496) Επιπλέον, μολονότι η Γερμανία προβλέπει ότι τα έσοδα ανά τονοχιλιόμετρο της DB Cargo θα αυξηθούν με CAGR […] % στο διάστημα από το 2025 έως το 2029, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι παραδοχές αυτές είναι επίσης εύλογες και ρεαλιστικές στο μέτρο που η σχετική μετακύλιση των περισσότερων αυξήσεων κόστους βασίζεται στη βελτίωση της παραγωγικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών της DB Cargo ως αποτέλεσμα της υλοποίησης των διαφόρων μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης που στοχεύουν ακριβώς στην απόκτηση της ικανότητας παροχής βελτιωμένων υπηρεσιών στους πελάτες με αντάλλαγμα υψηλότερες τιμές.

(497) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι παραδοχές που υπέβαλε η Γερμανία όσον αφορά τη συνολική εξέλιξη των εσόδων είναι εύλογες και αξιόπιστες.

(498) Δεύτερον, όσον αφορά τις προβλέψεις κόστους, η Επιτροπή παρατηρεί ότι στις τρεις κύριες κατηγορίες κόστους (υλικά, προσωπικό και άλλα λειτουργικά έξοδα) που εξετάστηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης προβλέπεται να καταγραφεί μείωση κατά περίπου 10 % (2026 έναντι 2023) όσον αφορά το κόστος υλικών και τις δαπάνες προσωπικού, που αντιπροσωπεύουν από κοινού πολύ περισσότερο από το […] % της συνολικής βάσης κόστους του δικαιούχου (ενώ τα άλλα λειτουργικά έξοδα της DB Cargo αναμένεται να μειωθούν ακόμη περισσότερο). Οι ανωτέρω μειώσεις κόστους, οι οποίες μπορεί να φαίνονται σημαντικές σε απόλυτους όρους, αλλά δεν είναι τόσο σημαντικές σε σχετικούς όρους, θεωρούνται εύλογες για αυτόν ακριβώς τον λόγο και διότι βασίζονται σε καλά καθορισμένα και συμφωνηθέντα

([169]) Τα άλλα έσοδα εκμετάλλευσης περιλαμβάνουν το εφάπαξ αποτέλεσμα της λογιστικής αξίας κερδών από την πώληση μηχανών έλξης το 2026.

προγράμματα μείωσης κόστους και, υπ' αυτή την έννοια, στηρίζουν τη βελτίωση του επιπέδου των EBITDA της DB Cargo και καθιστούν δυνατή την αποκατάσταση της κερδοφορίας της (107 εκατ. EUR) ήδη το 2025, δηλαδή ένα έτος πριν από τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(499) Η μείωση των αποσβέσεων λόγω των μειωμένων κεφαλαιουχικών δαπανών, η οποία παρατηρείται στον ισολογισμό της DB Cargo, συμβάλλει περαιτέρω στη βελτίωση των EBIT και του λειτουργικού περιθωρίου κέρδους της DB Cargo που, στη βάση αυτή, αναμένεται να είναι αμφότερα θετικά ([…] EUR και […] %, αντιστοίχως) έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2026.

(500) Βάσει των διαφόρων διαρθρωτικών μέτρων που έλαβε η DB Cargo στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι παραδοχές που υπέβαλε η Γερμανία σχετικά με την εξέλιξη του κόστους του εν λόγω σχεδίου, στις οποίες στηρίζεται η αποκατάσταση της βιωσιμότητας της DB Cargo, μπορούν να θεωρηθούν εύλογες και αξιόπιστες.

(501) Συμπερασματικά, η Επιτροπή εξέτασε προσεκτικά τις βασικές παραδοχές στις οποίες στηρίζονται οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo που υπέβαλε η Γερμανία και διαπιστώνει ότι οι εν λόγω παραδοχές είναι εύλογες και αξιόπιστες και, επομένως, ευλογοφανείς.

5.4.2.3.3. Αξιολόγηση της αξιοπιστίας της αποκατάστασης της βιωσιμότητας του δικαιούχου

(502) Αφού εξακρίβωσε την αξιοπιστία των παραδοχών στις οποίες βασίζονται οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις, η Επιτροπή θα αξιολογήσει στη συνέχεια αν, βάσει των εν λόγω προβλέψεων, η βιωσιμότητα του δικαιούχου μπορεί να αποκατασταθεί έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης. Ειδικότερα, η Επιτροπή θα εξακριβώσει αν έως το τέλος του οικονομικού έτους 2026 ο δικαιούχος αναμένει να έχει επαρκή συντελεστή απόδοσης από τη λειτουργία του και να μπορεί να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές του δυνάμεις.

(503) Το περιθώριο EBIT (εσόδων μη περιλαμβανομένων άλλων εσόδων εκμετάλλευσης) της DB Cargo προβλέπεται ότι θα είναι […] %, αρνητικό, στο τέλος του 2024 και […] %, θετικό, έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης τον Δεκέμβριο του 2026. Ως εκ τούτου, η κερδοφορία της DB Cargo, μετρούμενη ως περιθώριο EBIT, αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης (και να σταθεροποιηθεί στη συνέχεια) ([170]). Οι βελτιωμένες αυτές επιδόσεις δεν καθιστούν δυνατή κατάλληλη σύγκριση με παλαιότερες επιδόσεις στο μέτρο που εκείνες ήταν κατ' ουσία αρνητικές και η συγκεκριμένη σημαντική βελτίωση οφείλεται στην υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo.

(504) Επιπλέον, η DB Cargo αναμένεται να έχει θετικό καθαρό εισόδημα τόσο στην περίπτωση του βασικού όσο και στην περίπτωση του απαισιόδοξου σεναρίου. Εξάλλου, τέτοιες θετικές εξελίξεις θα συμβάλουν θετικά στην καθαρή θέση της DB Cargo καθώς προβλέπεται ότι θα συνεχιστούν πέραν της περιόδου αναδιάρθρωσης.

(505) Επιπλέον, τα χρηματοοικονομικά δεδομένα του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo δείχνουν ότι οι δείκτες απόδοσής της θα βελτιώνονταν καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και ότι ο δείκτης ROCE θα ανέλθει σε […] % έως το τέλος του 2026 και θα αυξηθεί περαιτέρω μετά το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης σε […] % το 2030, για παράδειγμα. Επομένως, σύμφωνα με τον υπολογισμό της Γερμανίας, η απόδοση κεφαλαίου της DB Cargo, όπως μετριέται με τον δείκτη ROCE, θα είναι, από το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2026 και στη συνέχεια, συνεχώς υψηλότερη από το επίπεδο […] (υποσημείωση 112). Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εκτιμά ότι το επίπεδο του δείκτη ROCE της DB Cargo είναι αρκετά υψηλό ώστε να θεωρηθεί κατάλληλη προβλεπόμενη απόδοση κεφαλαίου, στο μέτρο που παρέχει στην DB Cargo τη δυνατότητα να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις, μετά την κάλυψη όλων των εξόδων της συμπεριλαμβανομένων των αποσβέσεων και των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων.

([170]) Αξίζει να σημειωθεί ότι το εν λόγω περιθώριο EBIT μπορεί να επιτευχθεί μόνον με τον συνδυασμό φιλόδοξων εσωτερικών εταιρικών μέτρων και της γερμανικής επιδότησης των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας ύψους περίπου 300 εκατ. EUR ετησίως. Χωρίς την επιδότηση, η βιωσιμότητα του τμήματος επιχειρηματικής δραστηριότητας μεμονωμένης φορτάμαξας δεν θα αποκατασταθεί. Είναι εξίσου σημαντικό να σημειωθεί ότι η αίτηση της DB Cargo για τη χρηματοδότηση των μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας για το 2024 δεν έχει εγκριθεί ακόμη από τη γερμανική ομοσπονδιακή αρχή σιδηροδρόμων. Ως εκ τούτου, δεν είναι ακόμη σαφές σε ποιο μέτρο η DB Cargo θα λάβει τελικώς τη χρηματοδότηση ύψους 300 εκατ. EUR ετησίως για τον τομέα. Το βασικό σενάριο στηρίζεται στην παραδοχή ότι το […] % του ποσού αυτού ([…] EUR ετησίως) θα διατεθεί στην DB Cargo.

(506) Η Επιτροπή εκτιμά ότι τούτο ισχύει κατά μείζονα λόγο δεδομένου ότι η πρόβλεψη της Γερμανίας για τον δείκτη ROCE της DB Cargo περιλαμβάνει την περιορισμένη συνεισφορά στη συνολική κερδοφορία της DB Cargo του τμήματος μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας, το οποίο, όπως εξηγήθηκε στο τμήμα 5.4.2.1, αντιμετωπίζει μεν πολυάριθμες προκλήσεις (υψηλό πάγιο κόστος, περιορισμένη κάλυψη του σιδηροδρομικού δικτύου και ανταγωνισμός από τις ταχύτερες και πιο προσαρμοστικές οδικές μεταφορές), πλην όμως διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στο δίκτυο εφοδιαστικής της Ευρώπης (ειδικότερα για κλάδους όπως η χημική βιομηχανία, η αυτοκινητοβιομηχανία και η μεταποίηση που εξαρτώνται από ευέλικτες υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) και έχει καθοριστική σημασία για τη μείωση των εκπομπών CO_2 και την επίτευξη του κλιματικού στόχου της ΕΕ ως πιο βιώσιμη και αποδοτική εναλλακτική δυνατότητα αντί των οδικών μεταφορών.

(507) Η Επιτροπή εκτιμά περαιτέρω ότι οι αναμενόμενες επιδόσεις της DB Cargo θα είναι καλύτερες από εκείνες της ομάδας ομοτίμων. Συγκεκριμένα, από τη σύγκριση των αντίστοιχων επιπέδων των περιθωρίων EBIT (τα EBIT είναι σημαντική συνιστώσα του δείκτη ROCE), η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το περιθώριο EBIT της DB Cargo προβλέπεται ότι θα ανέλθει σε […] % έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2026, ενώ το περιθώριο EBIT των ομοτίμων της DB Cargo ανήλθε κατά μέσο όρο κατά την περίοδο 2021/2023 σε 2 % για συγκρίσιμες δραστηριότητες (και σε 5 % λαμβανομένων υπόψη μόνον των ομοτίμων που δεν δραστηριοποιούνται σε επιχειρηματικές δραστηριότητες μεταφορών μεμονωμένης φορτάμαξας). Επομένως, αναμένεται ότι οι επιδόσεις της DB Cargo θα είναι αντίστοιχες ή υψηλότερες των επιδόσεων των τρεχόντων ομοτίμων της.

(508) Όσον αφορά τους δείκτες φερεγγυότητας, η DB Cargo αναμένεται να διατηρήσει θετική και αυξανόμενη καθαρή θέση καθ' όλη τη διάρκεια της υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης, ο δε δείκτης ιδίων κεφαλαίων της (ίδια κεφάλαια/σύνολο ενεργητικού) θα αυξηθεί σταθερά έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης ([…] % τον Δεκέμβριο του 2026) και στη συνέχεια (έως […] % τον Δεκέμβριο του 2030). Ομοίως, ο δείκτης κάλυψης χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων της DB Cargo (EBIT/έξοδα από τόκους) αναμένεται να εξελιχθεί θετικά κατά τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης και να ανέλθει σε επίπεδο σαφώς άνω του 1x έως το τέλος του 2026 (και άνω του 1,5x έως τον Δεκέμβριο του 2030).

(509) Ως εναλλακτικό ενδεχόμενο στο βασικό σενάριο των χρηματοοικονομικών προβλέψεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι το απαισιόδοξο σενάριο, όπως καθορίζεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης, είναι επίσης κατάλληλο και αξιόπιστο στο μέτρο που λαμβάνει υπόψη ορισμένες ενδεχόμενες δυσμενείς εξελίξεις που μπορούν να επηρεάσουν τις παραμέτρους ώθησης των επιδόσεων του δικαιούχου, όπως ενδεχόμενες καθυστερήσεις στην εφαρμογή των μέτρων του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo, σημαντικές απώλειες όγκων ή έντονο ανταγωνισμό των τιμών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το απαισιόδοξο σενάριο λαμβάνει πραγματικά υπόψη ευλογοφανείς διαφοροποιήσεις των παραγόντων εσόδων και εξόδων οι οποίοι μπορούν, μεμονωμένα ή από κοινού, να επηρεάσουν τη βιωσιμότητα της DB Cargo. Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι, στο απαισιόδοξο σενάριο, θεωρείται ότι οι παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά τα έσοδα και τα έξοδα επέρχονται συγχρόνως.

(510) Σε τέτοιο απαισιόδοξο σενάριο, τα αποτελέσματα της DB Cargo επηρεάζονται μεν, πλην όμως παραμένουν θετικά και βιώσιμα και, επομένως, δεν θίγουν την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του δικαιούχου. Συγκεκριμένα, το αναμενόμενο στο απαισιόδοξο σενάριο καθαρό εισόδημα μετά την κάλυψη του συνόλου των λειτουργικών εξόδων, συμπεριλαμβανομένων εξόδων από τόκους και αποσβέσεις, παραμένει θετικό έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2026 και στη συνέχεια, όπως και στο βασικό σενάριο. Επιπλέον, μολονότι στο απαισιόδοξο σενάριο, το περιθώριο EBIT της DB Cargo θα είναι […] EUR (δηλαδή περιθώριο […] % επί των εσόδων) το 2026, θα αυξηθεί σε περίπου […] EUR (δηλαδή περιθώριο περίπου […] % επί των εσόδων) τα επόμενα έτη.

(511) Ομοίως, στο απαισιόδοξο σενάριο, ο δείκτης ROCE της DB Cargo αναμένεται να μειωθεί σε […] % σε σύγκριση με τον δείκτη ROCE […] % του βασικού σεναρίου, αλλά αναμένεται ότι θα αυξηθεί σε […] % έως το 2030 (σε σύγκριση με το επίπεδο του […] % στο βασικό σενάριο). Αυτό επιβεβαιώνει ότι στο απαισιόδοξο σενάριο η αποκατάσταση της βιωσιμότητας της DB Cargo παραμένει ισχυρή παρ' όλες τις δυσμενείς παραδοχές τις οποίες περιλαμβάνει το εν λόγω σενάριο.

(512) Αυτό επιβεβαιώνεται επίσης από την αναμενόμενη εξέλιξη της ROA της DB Cargo η οποία, βάσει του απαισιόδοξου σεναρίου, θα είναι περίπου […] % στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης (σε σύγκριση με […] % βάσει του βασικού σεναρίου) και θα αυξηθεί σε 2,5 % έως το 2030 (σε σύγκριση με […] % βάσει του βασικού σεναρίου).

(513) Σε σχέση με τους δείκτες φερεγγυότητας, βάσει του απαισιόδοξου σεναρίου, η DB Cargo αναμένεται επίσης ότι θα διατηρήσει θετική και αυξανόμενη καθαρή θέση καθ' όλη τη διάρκεια της υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσής της. Όπως και στο βασικό σενάριο, ο δείκτης ιδίων κεφαλαίων της DB Cargo (ίδια κεφάλαια/σύνολο ενεργητικού) θα αυξηθεί σταθερά έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης και στη συνέχεια (έως […] %). Ομοίως, βάσει του απαισιόδοξου σεναρίου, ο δείκτης κάλυψης χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων της DB Cargo (EBIT/έξοδα από τόκους) αναμένεται να εξελιχθεί θετικά κατά τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης και να ανέλθει σε επίπεδο σχεδόν 1x έως το τέλος του 2026 (και άνω του 1x έως τον Δεκέμβριο του 2030).

(514) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το προτεινόμενο σχέδιο αναδιάρθρωσης, στην εκδοχή τόσο του βασικού σεναρίου όσο και του απαισιόδοξου σεναρίου, είναι εφικτό, συγκροτημένο και μακρόπνοο και είναι ικανό να αποκαταστήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της DB Cargo εντός εύλογου χρονοδιαγράμματος.

5.4.3. *Οι θετικές συνέπειες της ενίσχυσης στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών υπερισχύουν των αρνητικών συνεπειών όσον αφορά τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και τις αρνητικές συνέπειες στις συναλλαγές*

(515) Για να εκτιμηθεί αν η ενίσχυση επηρεάζει αδικαιολόγητα τους όρους ανταγωνισμού και συναλλαγών, είναι απαραίτητο να εξεταστούν η αναγκαιότητα, η καταλληλότητα και η αναλογικότητα της ενίσχυσης και να διασφαλιστεί διαφάνεια. Είναι επίσης αναγκαίο να εξεταστούν οι συνέπειες της ενίσχυσης στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές και να σταθμιστούν οι θετικές συνέπειες της ενίσχυσης στην ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων και περιοχών τις οποίες προορίζεται να στηρίξει η ενίσχυση, καθώς και άλλες θετικές συνέπειες της εν λόγω ενίσχυσης, έναντι των αρνητικών συνεπειών της στην εσωτερική αγορά.

5.4.3.1. Αναγκαιότητα της ενίσχυσης και χαρακτήρας κινήτρου

(516) Βάσει του σημείου 53 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα κράτη μέλη που προτίθενται να χορηγήσουν ενίσχυση αναδιάρθρωσης πρέπει να υποβάλουν συγκριτική παρουσίαση με αξιόπιστη εναλλακτική εκδοχή που δεν θα συνεπάγεται κρατική ενίσχυση, αποδεικνύοντας ότι η ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών που επιδιώκεται με την ενίσχυση, που αναφέρεται στο τμήμα 3.1.1 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί ή θα επιτυγχάνονταν σε μικρότερο βαθμό χωρίς την ενίσχυση. Επίσης, για να αποδειχθεί ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης έχει χαρακτήρα κινήτρου, τα κράτη μέλη πρέπει να αποδείξουν ότι, χωρίς την παροχή της ενίσχυσης, η δικαιούχος επιχείρηση θα είχε αναδιαρθρωθεί, πωληθεί ή εκκαθαριστεί κατά τρόπο που δεν θα εξυπηρετούσε τον επιδιωκόμενο στόχο της αποφυγής ανεπαρκειών της αγοράς ή κοινωνικών προβλημάτων (σημείο 59 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση).

(517) Στο εναλλακτικό σενάριο στο οποίο η DB AG δεν θα κατήγγειλε τη ΣΜΚΖ και θα χορηγούσε και θα συνέχιζε να χορηγεί στη συνέχεια την ενίσχυση αναδιάρθρωσης αντιμετωπίζοντας την κατάσταση της αρνητικής καθαρής θέσης, η DB Cargo θα έχανε ενδεχομένως την εμπιστοσύνη των πελατών ή των προμηθευτών της, κάτι το οποίο θα την ανάγκαζε αρχικά να μειώσει απότομα τις λειτουργικές ζημίες της στα τμήματα επιχειρηματικής δραστηριότητας στα οποία είναι μεγαλύτερες, και ειδικότερα στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας. Σύντομα η DB Cargo θα κατέγραφε μεγάλες ζημίες οι οποίες θα οδηγούσαν στην αφερεγγυότητά της εν τοις πράγμασι.

(518) Επιπλέον, δεδομένου ότι ιστορικά η DB AG υπήρξε ο μόνος μέτοχος της DB Cargo (βλ. αιτιολογική σκέψη 13), δεν θα ήταν ρεαλιστικό ένας εναλλακτικός ελέγχων μέτοχος να ενδιαφέρθηκε, ή να ενδιαφέρεται ακόμη βραχυπρόθεσμα, να παράσχει κεφάλαια για την κάλυψη των ζημιών της DB Cargo. Επομένως, απέκειτο στην DB AG να αποφύγει την παύση ή τη σημαντική μείωση της δραστηριότητας της δικαιούχου επιχείρησης. Σε αντίστροφο σενάριο χωρίς ενίσχυση, η DB Cargo θα διέτρεχε, και θα εξακολουθούσε να διατρέχει, τον κίνδυνο να παύσει την παροχή σημαντικών υπηρεσιών χερσαίων μεταφορών στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας στη Γερμανία, τις οποίες οι ανταγωνιστές δεν θα μπορούσαν και δεν μπορούν, λόγω του μεγέθους και της φύσης τους, να αναπαραγάγουν ευχερώς και εγκαίρως.

(519) Επομένως, αποδεικνύεται ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είχε και εξακολουθεί να έχει καθοριστικής σημασίας αποτέλεσμα παροχής κινήτρων για την υλοποίηση όλων των προβλεπόμενων μέτρων αναδιάρθρωσης με σκοπό την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας, ενώ παράλληλα προφυλάσσει τον δικαιούχο από τον κίνδυνο να παύσει ή να μειώσει σημαντικά τις δραστηριότητες χερσαίων μεταφορών στο τμήμα μεμονωμένης φορτάμαξας ή σε άλλα τμήματα σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που συμβάλλουν καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των μεταφορών εμπορευμάτων εντός της εσωτερικής αγοράς.

5.4.3.2. Καταλληλότητα

(520) Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν θα θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά εάν ο ίδιος στόχος μπορεί να επιτευχθεί με λιγότερο στρεβλωτικά μέτρα· η αμοιβή για την ενίσχυση πρέπει να είναι προσήκουσα και τα μέσα που επιλέγονται πρέπει να είναι κατάλληλα για το πρόβλημα φερεγγυότητας ή ρευστότητας που επιδιώκουν να αντιμετωπίσουν ([171]).

(521) Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης έχει τη μορφή μεταβίβασης ζημιών από την DB Cargo στην DB AG. Η εν λόγω μεταβίβαση ζημιών έχει θετικό αντίκτυπο στη φερεγγυότητα της DB Cargo, καθώς προστατεύει την καθαρή θέση της DB Cargo από τις αρνητικές συνέπειες των παραγόμενων ζημιών. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η μεταβίβαση ζημιών δεν παρέχει άμεσα στην DB Cargo οποιαδήποτε ρευστότητα κατ' αντιστοιχία προς το γεγονός ότι η DB Cargo δεν είχε προβλήματα ρευστότητας όταν κατέστη προβληματική επιχείρηση.

([171]) Σημείο 38 στοιχείο γ) και σημεία 54 και 58 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

(522) Όσον αφορά τη βελτίωση της φερεγγυότητας λόγω της ενίσχυσης, όπως εξηγήθηκε στην αιτιολογική σκέψη 442, χωρίς την ενίσχυση, τα ίδια κεφάλαια της DB Cargo θα έπρεπε να απορροφήσουν τις ζημίες και, επομένως, θα είχαν καταστεί αρνητικά το 2022. Η αρνητική καθαρή θέση, υπό την έννοια ότι το παθητικό της εταιρείας υπερβαίνει το ενεργητικό της, θα συνιστούσε σοβαρό πρόβλημα φερεγγυότητας, το οποίο αποφεύχθηκε στο διάστημα από το 2022 έως το 2024 μέσω της χορήγησης της ενίσχυσης.

(523) Όσον αφορά την κατάλληλη αμοιβή για τις πράξεις, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ζημίες μεταφέρονται αυτομάτως, δυνάμει της ΣΜΚΖ, στη μητρική εταιρεία της DB Cargo, την DB AG. Η DB AG δεν λαμβάνει οποιαδήποτε άμεση καθαρή θετική αμοιβή για τη μεταβίβαση των ζημιών. Ωστόσο, η DB Cargo ανήκει εξ ολοκλήρου στην DB AG και, επομένως, η DB AG, ως μόνος μέτοχος της DB Cargo, θα αποκομίσει στο ακέραιο κάθε όφελος που θα προκύψει από την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της DB Cargo.

(524) Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπεται ότι θα υπάρξουν εύλογες μελλοντικές χρηματοοικονομικές αποδόσεις από την DB Cargo, οι οποίες αναμένεται ότι θα διαφυλάξουν τα ευρύτερα στρατηγικά συμφέροντα της DB AG, όπως τη διατήρηση βασικής θυγατρικής, όπως είναι η DB Cargo, ειδικότερα μέσω της εξυπηρέτησης κλάδων όπως η χαλυβουργία, η αυτοκινητοβιομηχανία και η χημική βιομηχανία που παράγουν σημαντικό μερίδιο των ετήσιων εσόδων ύψους 4,5 δισ. EUR της DB Cargo. Επομένως, διασφαλίζοντας τη συνεχιζόμενη λειτουργία μέσω της ενίσχυσης, η Γερμανία διαφυλάσσει τη μακροπρόθεσμη στρατηγική θέση της DB Cargo. Βάσει των προβλέψεων του βασικού σεναρίου αναμένονται ευλόγως σωρευτικές χρηματοοικονομικές αποδόσεις από την DB Cargo κατά τα επόμενα πέντε έως δέκα έτη, κατ' αντιστοιχία προς την αναμενόμενη αμοιβή καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και μετά το πέρας της. Ωστόσο, μολονότι οι αποδόσεις είναι κατώτερες αυτών που θα μπορούσε να δεχθεί ως εύλογες ένας επενδυτής της αγοράς σε παρόμοια κατάσταση, ο οποίος θα είχε υποστεί τις πρόσφατες ζημίες από το 2022, οι αποδόσεις παραμένουν εύλογες και κατάλληλες, ιδίως από το τελευταίο έτος της περιόδου αναδιάρθρωσης και στη συνέχεια. Συναφώς, η Επιτροπή υπολόγισε τον εσωτερικό συντελεστή απόδοσης (ΕΣΑ) τον οποίο η DB AG μπορεί να αναμένει από την επιτυχημένη υλοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή χρησιμοποιεί τη μεθοδολογία που περιγράφηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 378 και 379. Ωστόσο, αντί να χρησιμοποιήσει ως βάση τα ενδιάμεσα σχέδια, η Επιτροπή χρησιμοποιεί τις προβλέψεις του βασικού σεναρίου του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Βάσει του υπολογισμού αυτού, η DB AG μπορεί να αναμένει ΕΣΑ περίπου […] %. Ο εν λόγω ΕΣΑ θα εμπίπτει στο εύρος αποδόσεων των πιο πρόσφατων ομολόγων που εξέδωσε η Deutsche Bahn Finance GmbH ([172]), τα οποία έχουν επί του παρόντος απόδοση από […] % έως […] % ([173]). Επομένως, η αμοιβή συνάδει σε μεγάλο βαθμό με το κόστος χρηματοδότησης της DB AG.

(525) Υπό τις συνθήκες αυτές, η αναμενόμενη πράξη ενίσχυσης θα αντιμετωπίσει και θα θεραπεύσει την υποβαθμισμένη φερεγγυότητα, ενώ συγχρόνως θα παράσχει επαρκή αμοιβή στην DB AG και, κατ' επέκταση, στο γερμανικό Δημόσιο, του οποίου η αξία της συμμετοχής στον δικαιούχο της ενίσχυσης θα αυξηθεί.

(526) Ως εκ τούτου, το μέσο της διαρθρωτικής ενίσχυσης είναι κατάλληλο.

5.4.3.3. Αναλογικότητα της ενίσχυσης και καταμερισμός των βαρών

(527) Κατά το σημείο 38 στοιχείο ε) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει το ελάχιστο απαιτούμενο ύψος για την επίτευξη του στόχου της εν λόγω ενίσχυσης. Το ύψος και η ένταση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο απαραίτητο που θα επιτρέψει την αναδιάρθρωση με βάση τους διαθέσιμους χρηματοοικονομικούς πόρους του δικαιούχου, των μετόχων του ή του εμπορικού ομίλου στον οποίο ανήκει (σημείο 61 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση). Ειδικότερα, πρέπει να διασφαλίζονται επαρκές επίπεδο ίδιας συμμετοχής στο κόστος της αναδιάρθρωσης και, όταν η κρατική ενίσχυση χορηγείται με μορφή που ενισχύει την καθαρή θέση του δικαιούχου, του καταμερισμού των επιβαρύνσεων. Κατά την αξιολόγηση των εν λόγω απαιτήσεων λαμβάνεται υπόψη τυχόν προηγουμένως χορηγηθείσα διάσωση ενίσχυσης.

([172]) Ομόλογα με διεθνείς αριθμούς αναγνώρισης τίτλων (ISIN):
— XS2624017070
— XS2689049059
— XS2755487076
— XS2808189760.

([173]) Σύμφωνα με στοιχεία από τον ιστότοπο https://www.boerse-frankfurt.de/en, ο οποίος προσπελάστηκε τελευταία φορά στις 27 Νοεμβρίου 2024.

5.4.3.3.1. Ίδια συμμετοχή

(528) Η ίδια συμμετοχή του δικαιούχου στο κόστος αναδιάρθρωσης από τους ίδιους πόρους της DB Cargo, των μετόχων ή πιστωτών –ή νέων επενδυτών– της πρέπει να είναι πραγματική και ουσιαστική και θα πρέπει κανονικά να είναι συγκρίσιμη με την ενίσχυση που χορηγείται από την άποψη των συνεπειών για τη φερεγγυότητα ή τη θέση ρευστότητας του δικαιούχου. Κατά το σημείο 63 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει αν οι διάφορες πηγές ίδιας συμμετοχής είναι ουσιαστικές και απαλλαγμένες ενίσχυσης. Σύμφωνα με το σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή θεωρεί κατά κανόνα ότι η ιδία συμμετοχή είναι επαρκής εάν ισοδυναμεί τουλάχιστον με το 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης.

(529) Πρώτον, ως προκαταρκτική παρατήρηση για την αξιολόγηση της αναλογικότητας, επισημαίνεται ότι το ύψος της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που στηρίζει το κόστος του σχεδίου αναδιάρθρωσης έχει εκ προοιμίου οριστεί στο ανώτατο ποσό των καθαρών ζημιών που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης έως την 31η Δεκεμβρίου 2024. Στη συνέχεια, τυχόν καθαρές ζημίες της DB Cargo —όπως οι αναμενόμενες το 2025— θα πρέπει, ελλείψει της καταγγελθείσας ΣΜΚΖ που είχε συναφθεί με την DB AG, να δηλωθούν και να καταλογιστούν όπως αναγράφονται στον λογαριασμό αποτελέσματος και στον ισολογισμό της DB Cargo. Επιπλέον, η ίδια συμμετοχή του μετόχου της DB Cargo περιλαμβάνει το κεφάλαιο του χρέους υβριδικής μορφής (μειωμένης εξασφάλισης δάνεια μετατρέψιμα σε κεφάλαιο ύψους 842 εκατ. EUR) το οποίο μπορεί να μετατραπεί σε κεφάλαιο και να στηρίξει τα ίδια κεφάλαια και τη φερεγγυότητα της DB Cargo, εφόσον απαιτείται, κατά τρόπο παρόμοιο με την ενίσχυση αναδιάρθρωσης στο παρελθόν έως και το 2024.

(530) Συγκεκριμένα, τυχόν προβλήματα ρευστότητας μετά την καταγγελία της ΣΜΚΖ ή καθυστερημένες συνέπειες αυτής μέχρι την αναμενόμενη πραγματοποίηση κερδών αντιμετωπίζονται μέσω των ορίων χρηματοδότησης που η DB AG θέτει στη διάθεση της DB Cargo και, ειδικότερα, μέσω του κεφαλαίου του χρέους υβριδικής μορφής (μειωμένης εξασφάλισης δάνεια μετατρέψιμα σε κεφάλαιο ύψους 842 εκατ. EUR), το οποίο αποτελεί το μεγαλύτερο επιμέρους ποσό της ίδιας συμμετοχής. Όσον αφορά τη φερεγγυότητα της DB Cargo, το κεφάλαιο του χρέους υβριδικής μορφής θα διαδραματίσει ρόλο παρόμοιο με εκείνον της ΣΜΚΖ, με τη βελτίωση της καθαρής θέσης της DB Cargo λαμβανομένης υπόψη της μειωμένης εξασφάλισης που το συνοδεύει και, επομένως, της σχεδόν ισότιμης με το μετοχικό κεφάλαιο κατάταξης του.

(531) Σε σχέση με το σημείο 63 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή πρέπει να εξακριβώσει αν οι διάφορες πηγές χρηματοδότησης της ίδιας συμμετοχής στο κόστος του σχεδίου αναδιάρθρωσης που περιγράφονται στο τμήμα 4.1.5.3.2.2 είναι απαλλαγμένες ενίσχυσης και πραγματικές, δηλαδή αν είναι αρκετά πιθανό να υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια της υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης, μη περιλαμβανομένων κερδών. Όσον αφορά την απαίτηση η ίδια συμμετοχή του δικαιούχου να είναι απαλλαγμένη ενίσχυσης, εξαιρουμένων των εκποιήσεων περιουσιακών στοιχείων και της είσπραξης απαιτήσεων, το μεγαλύτερο μέρος της ίδιας συμμετοχής αποτελείται από χρηματοπιστωτικά μέσα ή στήριξη την οποία η DB AG θέτει στη διάθεση της DB Cargo μέσω κρατικών πόρων, απαιτείται δε να είναι αυστηρά διαρθρωμένη και να παρέχεται με όρους της αγοράς.

5.4.3.3.1.1. Χρέος υβριδικής μορφής (μειωμένης εξασφάλισης δάνεια μετατρέψιμα σε κεφάλαιο ύψους 842 εκατ. EUR) και πιστωτικά όρια (325 εκατ. EUR και 434 εκατ. EUR)

(532) Η Επιτροπή εκτιμά ότι η DB AG τήρησε την ανωτέρω αρχή των όρων αγοράς, πρώτον, αποδίδοντας, βάσει των εγγενών χρηματοοικονομικών χαρακτηριστικών της DB Cargo, μια μετρήσιμη, επαληθεύσιμη και βασισμένη στην αγορά εσωτερική αξιολόγηση και, δεύτερον, συγκρίνοντας τα χρηματοπιστωτικά μέσα που παρέχει στην DB Cargo με στοιχεία αξιόπιστων εργαλείων τιμολόγησης της αγοράς, όπως αυτά της LSEG Data & Analytics ([174]), διασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο ότι τα επιτόκια που εφαρμόζονται στα διάφορα μέσα αντικατοπτρίζουν τον κίνδυνο που συνδέεται με την αξιολόγηση της DB Cargo.

([174]) Η LSEG Data & Analytics, πρώην Refinitiv, είναι παγκόσμια αμερικανοβρετανική εταιρεία παροχής δεδομένων και υποδομών της κεφαλαιαγοράς. Η εταιρεία ιδρύθηκε το 2018 ως θυγατρική της Thomson Reuters, η οποία πώλησε στη συνέχεια συμμετοχή ύψους 55 % στην Blackstone Group LP τον Αύγουστο του 2018. Τον Οκτώβριο του 2019 η Blackstone και η Thomson Reuters ανακοίνωσαν την πώληση της εταιρείας στον όμιλο London Stock Exchange Group (LSEG). Η LSEG Data & Analytics θεωρείται εξαιρετικά αξιόπιστη όσον αφορά δεδομένα της κεφαλαιαγοράς λόγω της μακροχρόνιας φήμης, της συνολικής παγκόσμιας κάλυψης που παρέχει και της ακρίβειάς της. Παρέχει ακριβή δεδομένα σε πραγματικό χρόνο για διάφορες κατηγορίες περιουσιακών στοιχείων και είναι ενοποιημένη με μεγάλα χρηματοοικονομικά συστήματα. Η LSEG Data & Analytics δηλώνει ότι εφαρμόζει αυστηρά κανονιστικά πρότυπα τα οποία διασφαλίζουν διαφάνεια και συμμόρφωση. Η σύνδεσή της με τον όμιλο LSEG εδραίωσε περαιτέρω την αξιοπιστία της. Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, αναλυτές και ρυθμιστικοί φορείς στηρίζονται στην LSEG Data & Analytics για τα εύρωστα δεδομένα και αναλυτικά εργαλεία της, τα οποία την καθιστούν ακρογωνιαίο λίθο του χρηματοπιστωτικού τομέα.

(533) Στο πλαίσιο της εταιρικής χρηματοδότησης, οι αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας είναι καθοριστικής σημασίας εργαλείο για την αξιολόγηση του κινδύνου αθέτησης μιας επιχείρησης και, επομένως, του κόστους του χρέους της. Σύμφωνα με τη θεωρία του συμβιβασμού της κεφαλαιακής διάρθρωσης, οι επιχειρήσεις σταθμίζουν τα οφέλη του χρέους (φορολογικές εκπτώσεις) με το κόστος του χρέους (κίνδυνος πτώχευσης και έξοδα από τόκους). Όταν επιχειρήσεις όπως η DB Cargo υφίστανται οικονομικές πιέσεις, οι οποίες αντικατοπτρίζονται στις χαμηλότερες αξιολογήσεις της πιστοληπτικής ικανότητάς τους, το κόστος του δανεισμού τους αυξάνεται λόγω του αυξημένου κινδύνου αθέτησης.

(534) Συναφώς, η Επιτροπή εκτιμά ότι το γεγονός ότι η DB AG αξιολογεί εσωτερικά την πιστοληπτική ικανότητα της DB Cargo με τη χρήση καθιερωμένων αρχών εταιρικής χρηματοδότησης αντίστοιχων εκείνων που χρησιμοποιούν οργανισμοί αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας όπως η S&P ([175]) αποτελεί υγιή βάση για τον καθορισμό της εσωτερικής αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας της DB Cargo καθώς, σε μεγάλες εταιρείες, η εσωτερική διαδικασία αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας αντικατοπτρίζει συνήθως τις μεθοδολογίες που εφαρμόζουν εξωτερικοί οργανισμοί αλλά είναι προσαρμοσμένη ώστε να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις στρατηγικές και επιχειρησιακές πληροφορίες της εταιρείας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι η εσωτερική διαδικασία αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας που εφαρμόζει η DB AG διασφαλίζει ότι η συμμετοχή της DB AG είναι διαρθρωμένη σύμφωνα με τα εφαρμοστέα κανονιστικά πρότυπα και τηρεί τις αρχές της αγοράς που αποτελούν τη βάση για τον καθορισμό των κατάλληλων ασφαλίστρων κινδύνου και επιτοκίων χρηματοπιστωτικών μέσων όπως τα δάνεια μειωμένης εξασφάλισης, το χρέος υβριδικής μορφής και τα πιστωτικά όρια τα οποία η DB AG παρέχει στην DB Cargo ως ίδια συμμετοχή του δικαιούχου στο κόστος χρηματοδότησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo.

(535) Περαιτέρω, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι οι χρηματοοικονομικοί δείκτες μέτρησης, όπως «κάλυψη ανάκαμψης» (δηλαδή οι λειτουργικές ταμειακές ροές μετά τους φόρους διαιρούμενες διά το καθαρό χρέος), «καθαρό χρέος/EBITDA» ([176]) και «EBITDA/κάλυψη τόκων» ([177]), τους οποίους η DB AG χρησιμοποιεί ως σημεία αναφοράς για την ταξινόμηση των θυγατρικών της, συμπεριλαμβανομένης της DB Cargo, σε διάφορες κατηγορίες πιστοληπτικής ικανότητας και αξιολόγησης, με τη χρήση χρηματοοικονομικών δεικτών, κατέχουν θεμελιώδη θέση στις αξιολογήσεις του πιστωτικού κινδύνου και αναγνωρίζονται ευρέως στη θεωρία εταιρικής χρηματοδότησης ([178]) ως χρήσιμοι για την αξιολόγηση της βιωσιμότητας του χρέους, της ρευστότητας και των λειτουργικών επιδόσεων μιας επιχείρησης και, υπ' αυτή την έννοια, χρησιμοποιούνται τακτικά από αναλυτές της κεφαλαιαγοράς που αξιολογούν την πιστοληπτική ικανότητα επιχειρήσεων.

(536) Σε σχέση με την DB Cargo, η Επιτροπή εκτιμά ότι η απόφαση της DB AG, μετά την επανεξέταση των χρηματοοικονομικών επιδόσεων και των προβλέψεων της DB Cargo (π.χ. προβλεπόμενα EBITDA για το 2024), να υποβαθμίσει την εσωτερική αξιολόγηση της DB Cargo από «[…]» σε «[…]» λόγω, ειδικότερα, της επιδείνωσης της χρηματοοικονομικής ευρωστίας της DB Cargo από το 2021 έως το 2023, συνιστά συνετή προσέγγιση η οποία συμβάλλει στον καθορισμό πιο ρεαλιστικών και κατάλληλων επιτοκίων τα οποία πρέπει να εφαρμοστούν στα οικεία χρηματοπιστωτικά μέσα που η DB AG παρέχει στην DB Cargo.

(537) Η υποβάθμιση σε «[…]» υποδηλώνει ότι η DB Cargo ανήκει στην κατηγορία υψηλής απόδοσης (ομόλογο υψηλού κινδύνου), η οποία συνδέεται συχνά με επιχειρήσεις που αντιμετωπίζουν πιέσεις, των οποίων η πιθανότητα αθέτησης προσδιορίζεται ποσοτικά με τη χρήση μοντέλων πιστωτικού κινδύνου, όπως το πρότυπο βαθμολόγησης Altman Z και το υπόδειγμα Merton ([179]) που αντικατοπτρίζουν τη χρήση, από την DB AG, χρηματοοικονομικών δεικτών και συνθηκών αγοράς στην εσωτερική διαδικασία αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας.

(538) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι η εσωτερική αξιολόγηση της πιστοληπτικής ικανότητας της DB Cargo ως «[…]» αντικατοπτρίζει κατάλληλα την επιδείνωση της πιστοληπτικής ικανότητάς της μετά την αναμενόμενη μείωση των EBITDA το 2024, λόγω προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο κλάδος και λειτουργικών δυσχερειών, μείωση η οποία αποδυναμώνει την ικανότητα της επιχείρησης να παραγάγει επαρκή λειτουργικά έσοδα προκειμένου να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις που απορρέουν από τα χρέη της, ειδικότερα λαμβανομένου υπόψη ότι πρόκειται περί εταιρείας εφοδιαστικής έντασης κεφαλαίου.

([175]) Όπως οι δημοσιευμένες από την S&P ιστορικές πιθανότητες αθέτησης.

([176]) Ο δείκτης καθαρό χρέος / EBITDA μετρά τη μόχλευση μιας επιχείρησης και καταδεικνύει τον αριθμό των ετών που χρειάζεται μια εταιρεία για να εξοφλήσει το χρέος της, εφόσον τόσο το χρέος όσο και τα EBITDA παραμείνουν σταθερά. Ως βέλτιστη πρακτική, δείκτης άνω του 3 θεωρείται συχνά ένδειξη υψηλού πιστωτικού κινδύνου και, για την DB Cargo, ένας υψηλός δείκτης καθαρού χρέους/EBITDA είναι πιθανό να συνέβαλε στην υποβάθμιση της αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητάς της.

([177]) Ο δείκτης EBITDA/κάλυψη τόκων μετρά την ικανότητα της επιχείρησης να εξυπηρετήσει τις υποχρεώσεις που συνδέονται με το χρέος της και οι υψηλότερες τιμές αντικατοπτρίζουν μεγαλύτερη χρηματοοικονομική σταθερότητα.

([178]) Σύμφωνα με τις σύγχρονες πρακτικές εταιρικής χρηματοδότησης, ένα συνολικό εσωτερικό μοντέλο αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας αξιολογεί τόσο ποσοτικούς παράγοντες (χρηματοοικονομικούς δείκτες) όσο και ποιοτικούς παράγοντες (επιχειρηματική προοπτική, ποιότητα της διαχείρισης, κίνδυνο του κλάδου).

([179]) Το πρότυπο βαθμολόγησης Altman Z είναι χρηματοοικονομικό μοντέλο το οποίο χρησιμοποιείται για την πρόβλεψη της πιθανότητας πτώχευσης μιας εταιρείας. Συνδυάζει πλείονες χρηματοοικονομικούς δείκτες σε μια ενιαία βαθμολογία: όσο υψηλότερη είναι η βαθμολογία τόσο χαμηλότερος είναι ο κίνδυνος αφερεγγυότητας. Το υπόδειγμα Merton εκτιμά τον πιστωτικό κίνδυνο μιας εταιρείας υπολογίζοντας την πιθανότητα αθέτησης βάσει της αξίας του ενεργητικού της εταιρείας σε σχέση με το παθητικό της, εφαρμόζοντας θεωρία τιμολόγησης δικαιωμάτων προαίρεσης.

(539) Η ανωτέρω αξιολόγηση, η οποία ενσωματώνει υψηλότερο πιστωτικό κίνδυνο σε σύγκριση με τον πιστωτικό κίνδυνο θυγατρικών με καλύτερη αξιολόγηση, επηρεάζει άμεσα τα επιτόκια που εφαρμόζονται στη χρηματοδότηση του χρέους, καθώς, σύμφωνα με το θεώρημα Modigliani-Miller ([180]), σε περίπτωση χρηματοοικονομικών δυσχερειών, το χρέος καθίσταται ολοένα και ακριβότερο, δεδομένου ότι αντικατοπτρίζει το αυξημένο ασφάλιστρο του κινδύνου αθέτησης. Επομένως, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα επιτόκια που η DB AG εφάρμοσε στο χρέος υβριδικής μορφής της DB Cargo (το οποίο αναφέρεται επίσης ως δάνεια μειωμένης εξασφάλισης μετατρέψιμα σε κεφάλαιο), ύψους 842 εκατ. EUR, και σε δύο πιστωτικά όρια, ύψους 325 εκατ. EUR και 434 εκατ. EUR, αντικατοπτρίζουν το συγκεκριμένο ασφάλιστρο κινδύνου, τηρούν τις ευρέως αποδεκτές αρχές εταιρικής χρηματοδότησης περί απόδοσης προσαρμοσμένης στον κίνδυνο και λαμβάνουν υπόψη την αξιολόγηση «[…]» της DB Cargo και, επομένως, διασφαλίζουν, κατ' αυτόν τον τρόπο, ότι οι όροι του δανείου είναι ανταγωνιστικοί με εκείνους παρόμοιων ομολόγων υψηλής απόδοσης στην αγορά.

(540) Μετά την αξιολόγηση των συστατικών στοιχείων και των προσαυξήσεων των επιτοκίων καθώς και της χρηματοοικονομικής λογικής τους, στην πράξη ενδείκνυται επίσης η αξιολόγηση του επιπέδου των επιτοκίων που προκύπτουν από την εφαρμογή των ρητρών των αντίστοιχων χρηματοδοτικών συμφωνιών για το χρέος υβριδικής μορφής (ή δάνεια μειωμένης εξασφάλισης) και τα δύο πιστωτικά όρια που χορηγήθηκαν στην DB Cargo.

(541) Συναφώς, δεδομένου ότι η DB Cargo δεν δανείζεται από εξωτερικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ή τράπεζες, δεν υπάρχει επιτόκιο αγοράς το οποίο εφαρμόζεται στα δάνεια και το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως σημείο αναφοράς για σκοπούς σύγκρισης. Δεν είναι επίσης εφικτό να προσδιοριστεί ένας φορέας εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ή, άλλος φορέας εκμετάλλευσης, ο οποίος δανείζεται με όρους της αγοράς και είναι επαρκώς παρόμοιος, από απόψεως λειτουργικού και χρηματοοικονομικού προφίλ, και ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την άντληση έγκυρων συμπερασμάτων σχετικά με το κόστος δανεισμού της DB Cargo σε περίπτωση που θα αντλούσε χρηματοδότηση από τις αγορές ή από χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Σε τέτοια περίπτωση, στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης προσδιορίζονται κριτήρια για τον καθορισμό επιτοκίων αντιπροσωπευτικών των επιτοκίων της αγοράς ([181]).

(542) Επομένως, το κατάλληλο αντιπροσωπευτικό δάνειο το οποίο προκύπτει από την ανακοίνωση σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης θα είναι ένα δάνειο από μητρική εταιρεία σε θυγατρική, όπως η DB Cargo, με αδύναμη αξιολόγηση και χωρίς εξωτερικό δανεισμό. Σε περίπτωση αθέτησης, η μητρική εταιρεία / ο δανειστής διατηρεί το δικαίωμα να επιδιώξει την ικανοποίησή της από τα μη βεβαρημένα περιουσιακά στοιχεία της θυγατρικής. Η αξία του πάγιου μη κυκλοφορούντος ενεργητικού της DB Cargo ανέρχεται σε […] δισ. EUR στον ισολογισμό της, δηλαδή υπερβαίνει κατά πολύ το συνολικό ποσό του 1,7 δισ. EUR στο οποίο ανέρχεται η αξία των χρηματοπιστωτικών μέσων που παρέχει η DB AG για τη στήριξη του κόστους του σχεδίου αναδιάρθρωσης της DB Cargo. Επομένως, σε περίπτωση αθέτησης της DB Cargo το κόστος για τον δανειστή θα είναι μηδενικό ή χαμηλό. Το προκύπτον (αντιπροσωπευτικό) επιτόκιο που επιβάλλεται από τη μητρική εταιρεία / τον δανειστή είναι […] και […], κατά τα προβλεπόμενα στην ανακοίνωση σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης. Το ετήσιο επιτόκιο […] % το οποίο η DB AG εφαρμόζει στην DB Cargo, για τα δύο πιστωτικά όρια, τα οποία είναι τα πιο εξασφαλισμένα δάνεια ίδιας συμμετοχής, εμπίπτει στο εύρος των αντιπροσωπευτικών επιτοκίων: είναι σαφώς υψηλότερο του πρώτου αντιπροσωπευτικού επιτοκίου και προσεγγίζει το δεύτερο αντιπροσωπευτικό επιτόκιο. Η χρηματοδότηση που ενέχει μεγαλύτερο κίνδυνο, από απόψεως εξασφάλισης, όπως το χρέος υβριδικής μορφής ([182]) (ή δάνεια μειωμένης εξασφάλισης μετατρέψιμα σε κεφάλαιο), συνεπάγεται υψηλότερα επιτόκια έως […] % επί του παρόντος, κατ' εφαρμογή της βασισμένης στην αγορά και αντικειμενικής μεθοδολογίας που καθορίζεται στις συμφωνίες πίστωσης που συνάφθηκαν με την DB AG.

(543) Επιπλέον, η Επιτροπή συγκέντρωσε χρηματοοικονομικά στοιχεία από τη βάση δεδομένων S&P Capital IQ ([183]) για τη συγκριτική αξιολόγηση των επιτοκίων που εφαρμόστηκαν στην DB Cargo όσον αφορά τα πιστωτικά όρια και το κεφάλαιο του χρέους υβριδικής μορφής. Συναφώς, η Επιτροπή συγκέντρωσε στοιχεία σχετικά με τις αποδόσεις εταιρικών ομολόγων μη χρηματοοικονομικών εταιρειών με προφίλ κινδύνου παρόμοιο με αυτό της DB Cargo, δηλαδή εταιρειών με αξιολόγηση «[…]» και «[…]». Στο Γράφημα 9 απεικονίζονται οι καμπύλες απόδοσης εταιρικών ομολόγων για τέτοιες εταιρείες. Για συγκεκριμένη ομάδα κινδύνου, η καμπύλη παρέχει σχετική εκτίμηση της απόδοσης στην οποία η αγορά αποτιμά επί του παρόντος το χρέος των οικείων εκδοτών. Η Επιτροπή χρησιμοποιεί τις αποδόσεις ομολόγων ως αντιπροσωπευτικές αποδόσεις για σκοπούς συγκριτικής αξιολόγησης, καθώς η απόδοση ενός ομολόγου είναι το ποσό που εισπράττει ο επενδυτής επί του ομολόγου και παρέχει μια καλή ένδειξη για το συνολικό κόστος δανεισμού μιας εταιρείας.

([180]) Κατά το θεώρημα Modigliani-Miller, σε μια τέλεια αγορά, οι αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας, οι δυσχέρειες και οι κίνδυνοι πτώχευσης δεν επηρεάζουν την αξία μιας επιχείρησης, καθώς η κεφαλαιακή διάρθρωση δεν έχει σημασία. Ωστόσο, στην πραγματικότητα, οι εν λόγω παράγοντες έχουν σημασία διότι οι αγορές δεν είναι τέλειες. Επομένως, οι αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας και οι κίνδυνοι πτώχευσης επηρεάζουν πάντοτε το κόστος δανεισμού / τα επιτόκια, τις αντιλήψεις των επενδυτών και τη χρηματοοικονομική σταθερότητα εταιρειών που αντιμετωπίζουν δυσχέρειες, με αποτέλεσμα οι αποφάσεις περί κεφαλαιακής διάρθρωσης να είναι καθοριστικής σημασίας σε πραγματικά σενάρια.

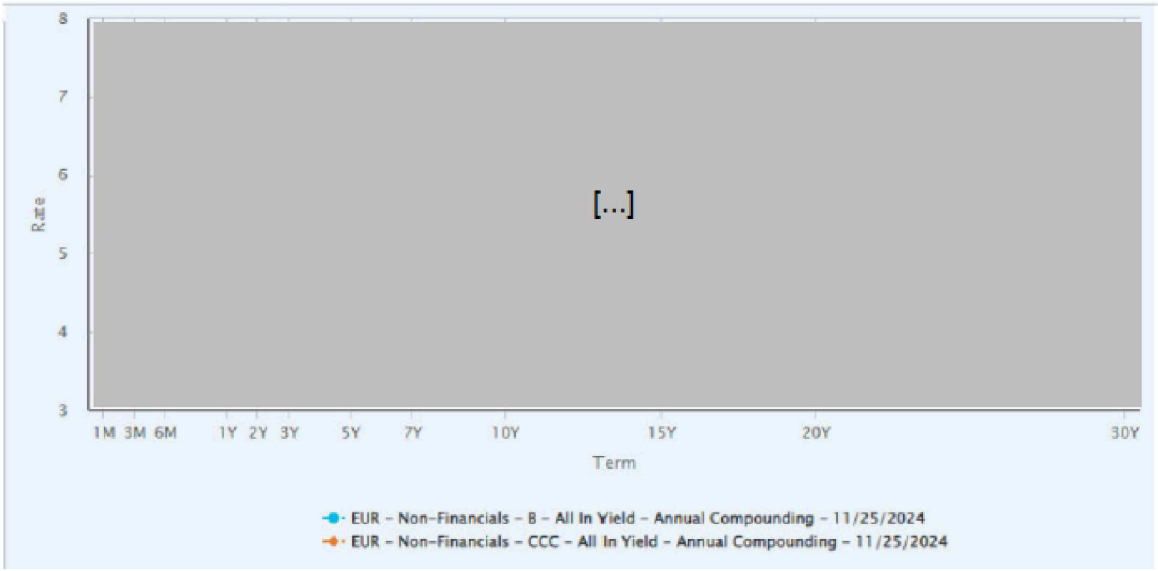
([181]) ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 6.

([182]) Το χρέος υβριδικής μορφής συνεπάγεται συνήθως υψηλότερο επιτόκιο λόγω της κατάταξής του κάτω του χρέους υψηλής εξοφλητικής προτεραιότητας στην κεφαλαιακή διάρθρωση, σύμφωνα με τη θεωρία περί ιεραρχικής κατάταξης της εταιρικής χρηματοδότησης. Κατά την εν λόγω θεωρία, οι εταιρείες προτιμούν να αντλούν κεφάλαια με σειρά από τα φθηνότερα προς τα ακριβότερα, η δε χρηματοδότηση μέσω χρέους υβριδικής μορφής είναι επιλογή η οποία κατατάσσεται μεταξύ ιδίων κεφαλαίων και χρέους υψηλής εξοφλητικής προτεραιότητας. Στη συγκεκριμένη περίπτωση της DB Cargo και αντίθετα προς άλλες περιπτώσεις χρηματοδότησης μέσω χρέους υβριδικής μορφής, το δάνειο υβριδικής μορφής της DB AG δεν προβλέπει την αναστολή της καταβολής των τόκων ή την αναβολή της ημερομηνίας εξόφλησης, η οποία έχει ως αποτέλεσμα χαμηλότερη επιβάρυνση τόκων από εκείνη της απευθείας χρηματοδότησης μέσω μετοχικού κεφαλαίου, η οποία δεν έχει ληκτότητα ούτε συνεπάγεται υποχρέωση καταβολής τόκων.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Γράφημα 9

Καμπύλη απόδοσης εταιρικών ομολόγων για διαφορετικές ληκτότητες και αξιολογήσεις



Πηγή: S&P Capital IQ, προσπελάστηκε στις 26 Νοεμβρίου 2024.

(544) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, για τα προσωρινά πιστωτικά όρια [βλ. αιτιολογικές σκέψεις 257 στοιχείο στ) και 257 στοιχείο β)], το εφαρμοστέο επιτόκιο υπολογίζεται για την επιμέρους ανάληψη. Με βάση το παράδειγμα της 6μηνης διάρκειας για την οποία, σύμφωνα με τη μεθοδολογία για τα επιτόκια που περιγράφεται στις συμφωνίες, τα επιτόκια ανέρχονται επί του παρόντος σε […] % σε ετήσια βάση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι επί του παρόντος η αγορά αποτιμά το χρέος 6μηνης διάρκειας σε […] % για εταιρείες με αξιολόγηση «[…]» και σε […] % για εταιρείες με αξιολόγηση «[…]». Το επιτόκιο της DB Cargo βρίσκεται μεταξύ των δύο αυτών ορίων, πλησιέστερα στο υψηλότερο όριο. Επομένως, το επιτόκιο φαίνεται να συνάδει με τις προσδοκίες της αγοράς.

(545) Όσον αφορά τα μειωμένης εξασφάλισης δάνεια που είναι μετατρέψιμα σε κεφάλαιο [βλ. αιτιολογικές σκέψεις 257 στοιχείο α) έως 257 στοιχείο ε)], η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα εν λόγω δάνεια λήγουν σε διάστημα από περίπου πέντε έτη έως περίπου επτά έτη, το δε εφαρμοστέο επιτόκιο ανέρχεται σε […] % σε ετήσια βάση επί του παρόντος. Επί του παρόντος, η αγορά τιμολογεί το χρέος πενταετούς ληκτότητας σε […] % για εταιρείες με αξιολόγηση «[…]» και σε […] % για εταιρείες με αξιολόγηση «[…]». Επιπλέον, για ομόλογα επταετούς ληκτότητας, η απόδοση αποτιμάται επί του παρόντος σε […] % για εταιρείες με αξιολόγηση «[…]» και σε […] % για εταιρείες με αξιολόγηση «[…]». Αυτό σημαίνει ότι η DB Cargo καταβάλλει υψηλό ασφάλιστρο λόγω του μεγαλύτερου κινδύνου που ενέχουν τα μειωμένης εξασφάλισης δάνεια που είναι μετατρέψιμα σε κεφάλαιο σε σύγκριση με τις τρέχουσες αποδόσεις των ομολόγων. Επομένως, όσον αφορά επίσης τα δάνεια μειωμένης εξασφάλισης που είναι μετατρέψιμα σε κεφάλαιο, από τη συγκριτική αξιολόγηση δεν προκύπτει ότι η χρηματοδότηση παρέχεται από την DB AG στην DB Cargo υπό καταφανώς ευνοϊκούς όρους.

(546) Κατά συνέπεια, οι όροι χορήγησης στην DB Cargo χρηματοδότησης υπό μορφή κεφαλαίου χρέους υβριδικής μορφής και πιστωτικών ορίων, ως πηγών ίδιας συμμετοχής, είναι αντίστοιχοι, και στην πραγματικότητα υψηλότεροι, των αντιπροσωπευτικών επιτοκίων και των σημείων αναφοράς των επιτοκίων της αγοράς και, επομένως, είναι απαλλαγμένοι ενίσχυσης.

5.4.3.3.1.2. Έσοδα από εκποιήσεις περιουσιακών στοιχείων ([460-560] εκατ. EUR)

(547) Επομένως, μπορεί να θεωρηθεί ότι οι εκποιήσεις περιουσιακών στοιχείων της DB Cargo αξίας [460-560] εκατ. EUR, οι οποίες πρέπει να πραγματοποιηθούν κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, δεν περιλαμβάνουν ενδοομιλικές αγορές και είναι απαλλαγμένες κρατικών πόρων. Επιπλέον, οι ήδη διαθέσιμες περιπτώσεις πωλήσεων σε ιδιωτικές επιχειρήσεις και οι αρχές που διέπουν τις προβλεπόμενες πωλήσεις καταδεικνύουν μια προσέγγιση βασισμένη στην αγορά για την επιλογή του αγοραστή, η οποία διαφυλάσσει τα συμφέροντα της DB Cargo (βλ. τμήμα 4.1.5) και την οποία η Γερμανία και η DB Cargo θα πρέπει να εφαρμόσουν για τις εκποιήσεις και τις πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων τις οποίες έχουν δεσμευθεί να πραγματοποιήσουν.

(548) Ωστόσο, κατά το σημείο 63 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, οι πραγματικές συμμετοχές αποκλείουν τυχόν μελλοντικά προσδοκώμενα κέρδη. Η πραγματική και ουσιαστική ίδια συμμετοχή της DB Cargo την οποία προσδιόρισε η Γερμανία περιλαμβάνει αναμενόμενα έσοδα ύψους [460-560] εκατ. EUR από πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων ή συμμετοχών που πρέπει να πραγματοποιηθούν […]. Το συνολικό ποσό των εσόδων δεν είναι ακόμη επαρκώς βέβαιο. Σε παλαιότερη υπόθεση συμβατής ενίσχυσης η οποία είχε χορηγηθεί σε ανταγωνιστική επιχείρηση σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η Επιτροπή εκτίμησε ότι η δέσμευση εκποίησης περιουσιακών στοιχείων ή συμμετοχών κατά τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης, επιπλέον της χρηματοδότησης από τη μητρική εταιρεία, ήταν έγκυρη πηγή ουσιαστικής ίδιας συμμετοχής ακόμη και αν δεν υλοποιήθηκε πλήρως ή αν δεν υπήρχαν αγοραστές που είχαν αναλάβει τη σχετική δέσμευση αγοράς ([184]).

(549) Ωστόσο, ενεργώντας συντηρητικά, η Επιτροπή δεν θα λάβει υπόψη για την αξιολόγηση της αναλογικότητας της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης προς την DB Cargo το ποσό των εσόδων που αναμένονται από εκποιήσεις ή πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων για τις οποίες δεν έχουν συναφθεί ακόμη συμφωνίες και σε σχέση με τις οποίες δεν έχουν προσδιοριστεί αγοραστές που έχουν δεσμευθεί επαρκώς σχετικά και/ή στις οποίες η τιμή πώλησης είναι απλή εκτίμηση. Επομένως, το σχετικό κόστος το οποίο προβλέπεται ότι θα προκύψει για το ίδιο ποσό θα πρέπει να χρηματοδοτηθεί από τα αναμενόμενα έσοδα εκμετάλλευσης από την κανονική λειτουργία της επιχείρησης.

(550) Από την περιγραφή της παρούσας κατάστασης εκ μέρους των γερμανικών αρχών προκύπτει ότι τα αναμενόμενα έσοδα από τις εκποιήσεις ή τις πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων, για τις οποίες έχουν συναφθεί συμφωνίες και σε σχέση με τις οποίες υπάρχουν δεσμευτικές προσφορές από προσδιορισμένους αγοραστές, ανέρχονται σε […] EUR εκ του συνολικού αναμενόμενου ποσού [460-560] εκατ. EUR από πωλήσεις (αιτιολογική σκέψη 325). Τα ανωτέρω έσοδα τα οποία έχουν ήδη καταβληθεί ή των οποίων η καταβολή στην DB Cargo επίκειται θα πρέπει να θεωρηθούν πραγματικές και ουσιαστικές συμμετοχές του δικαιούχου.

5.4.3.3.1.3. Είσπραξη απαιτήσεων από την HSBC ([100-140] εκατ. EUR)

(551) Η είσπραξη απαιτήσεων ύψους [100-140] εκατ. EUR έχει συμφωνηθεί με την […], ιδιωτική τράπεζα η οποία επιλέχθηκε κατόπιν διεξαγωγής διαδικασίας διαγωνισμού βάσει της καλύτερης δεσμευτικής προσφοράς [αιτιολογική σκέψη 257 στοιχεία γ) και στ)]. Η είσπραξη απαιτήσεων μειώνει και θα μειώσει το κόστος της DB Cargo και θα βελτιώσει το κεφάλαιο κίνησης και τις ταμειακές ροές της. Λόγω της παροχής πόρων που δεν τελούν υπό τον έλεγχο του γερμανικού Δημοσίου, η είσπραξη από […] είναι πηγή ουσιαστικής ίδιας συμμετοχής απαλλαγμένης ενίσχυσης.

5.4.3.3.1.4. Μεταβίβαση και κάλυψη εξόδων μισθών και αποζημιώσεων απόλυσης προσωπικού ([100-140] εκατ. EUR)

(552) Το κόστος που σχετίζεται με τη μείωση του αριθμού των εργαζομένων της DB Cargo λόγω του σχεδίου αναδιάρθρωσης θα καλυφθεί με τη συμμετοχή της DB JobService Gmbh [αιτιολογική σκέψη 257 στοιχεία γ) και στ)]. Η μείωση και η ανακατανομή προσωπικού εντός της DB Group έχει συμφωνηθεί από τα αρμόδια εσωτερικά όργανα για συγκεκριμένο αριθμό υπαλλήλων και, επομένως, η ανάμειξη της DB JobService Gmbh είναι βέβαιη, καθορισμένη και επακριβώς προσδιορισμένη από ποσοτικής απόψεως. Η εν λόγω συμμετοχή είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής προϋφιστάμενων εταιρικών κανόνων και πολιτικών της DB AG. Η απόφαση της DB Cargo να χρησιμοποιήσει την υπηρεσία είναι αυτοτελής απόφαση ληφθείσα εντός του ομίλου, η οποία δεν είναι πιθανό να οφείλεται σε συμμετοχή ή παρέμβαση του Δημοσίου υπό την ιδιότητα του μετόχου της DB AG.

(553) Επιπλέον, ο ρόλος της DB JobService Gmbh ως εσωτερικού (in-house) παρόχου υπηρεσιών είναι παρόμοιος με τον ρόλο υπηρεσιών απασχόλησης στην αγορά εργασίας με σκοπό την ανακατανομή πλεονάζοντος προσωπικού. Ο ενδοομιλικός χαρακτήρας του αντικειμένου, της παροχής και της αξίας της υπηρεσίας δεν εμποδίζει να θεωρηθεί ότι η υπηρεσία παρέχεται με όρους αγοράς, όπως θα συνέβαινε σε περίπτωση ιδιωτικού ομίλου με παρόμοιο μέγεθος και παρόμοιες δραστηριότητες. Επομένως, η συγκεκριμένη πηγή συμμετοχής είναι πραγματική και ουσιαστική και απαλλαγμένη ενίσχυσης.

5.4.3.3.1.5. Συμπέρασμα

(554) Οι πόροι που παρέχουν η δικαιούχος επιχείρηση και ο μέτοχός της καθώς και η τράπεζα είσπραξης μπορούν να θεωρηθούν απαλλαγμένοι κάθε κρατικής ενίσχυσης. Οι εν λόγω συμμετοχές τις οποίες παρουσίασε η Γερμανία ανέρχονται σε 2 291 εκατ. EUR και υπερβαίνουν το εκτιμώμενο σε 1 914 εκατ. EUR ύψος της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης και, επομένως, αντιπροσωπεύουν το 54 % της αναγκαίας χρηματοδότησης του κόστους του σχεδίου. Το ανώτατο ύψος της ενίσχυσης περιλαμβάνει τις ζημίες που πραγματοποιήθηκαν το 2022 και το 2023 και τις ζημίες που προβλέπονται για το 2024 και, επομένως, η ενίσχυση θα παραμείνει αναλογική εάν οι πραγματικές ζημίες που θα καταγραφούν την 31η Δεκεμβρίου 2024 και θα μεταβιβαστούν κατ' εφαρμογή της ΣΜΚΖ παραμείνουν κατώτερες του ύψους της ίδιας συμμετοχής της DB Cargo.

([184]) Απόφαση C(2004) 3955 final, της 2ας Μαρτίου 2005, αιτιολογικές σκέψεις 82 έως 87 και 186-187.

(555) Ωστόσο, οι εν λόγω συμμετοχές πρέπει επίσης να είναι πραγματικές και ουσιαστικές, κάτι το οποίο δεν συμβαίνει για το συνολικό ποσό των εσόδων ύψους [460-560] εκατ. EUR που αναμένονται από εκποιήσεις συμμετοχών ή πωλήσεις περιουσιακών στοιχείων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης. Ακόμη και βάσει της εξαιρετικά συντηρητικής παραδοχής ότι δεν θα υπάρξουν έσοδα από τις πωλήσεις και τις εκποιήσεις τις οποίες η DB Cargo πρέπει να πραγματοποιήσει κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης σε σχέση με τις οποίες δεν υπάρχουν ακόμη αγοραστές με επαρκείς δεσμεύσεις, η πραγματική ίδια συμμετοχή στο κόστος από τις εναπομένουσες πηγές χρηματοδότησης απαλλαγμένης ενίσχυσης η οποία έχει ήδη εξασφαλιστεί θα ανέρχεται σε 50 % του συνόλου.

(556) Επομένως, πληρούται η απαίτηση που προβλέπεται στο σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, κατά την οποία η ίδια συμμετοχή του δικαιούχου θα πρέπει κατά κανόνα να θεωρείται επαρκής εάν ισοδυναμεί τουλάχιστον με το 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης και είναι σημαντική.

5.4.3.3.2. Καταμερισμός των επιβαρύνσεων

(557) Βάσει των σημείων 65 έως 67 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, κρατική στήριξη η οποία χορηγείται με μορφή που ενισχύει την καθαρή κεφαλαιακή θέση του δικαιούχου μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την προστασία των μετόχων και των πιστωτών μειωμένης εξασφάλισης από τις συνέπειες της επιλογής τους να επενδύσουν στον δικαιούχο και τούτο μπορεί να δημιουργήσει ηθικό κίνδυνο και να υπονομεύσει την πειθαρχία της αγοράς. Κατά συνέπεια, οι ενισχύσεις για την κάλυψη των ζημιών θα πρέπει να χορηγούνται μόνον υπό όρους που συνεπάγονται τον επαρκή καταμερισμό των βαρών μεταξύ των υφιστάμενων επενδυτών, η δε κρατική παρέμβαση θα πρέπει να συντελείται μετά την πλήρη καταμέτρηση των απωλειών και τον καταλογισμό τους στους υφιστάμενους μετόχους και τους κατόχους οφειλών μειωμένης εξασφάλισης.

(558) Ο κατάλληλος καταμερισμός των επιβαρύνσεων συνεπάγεται κατά κανόνα την πλήρη ανάληψη των ζημιών από τους υφιστάμενους μετόχους και, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο, από τους κατόχους οφειλών μειωμένης εξασφάλισης. Οι κάτοχοι οφειλών μειωμένης εξασφάλισης πρέπει να συμβάλλουν στην απορρόφηση των ζημιών, είτε μέσω μετατροπής σε μετοχικό κεφάλαιο είτε μέσω μείωσης της αξίας του κεφαλαίου των συναφών μέσων. Επομένως, η κρατική παρέμβαση πρέπει να συντελείται μόνο μετά την ολοσχερή καταμέτρηση των απωλειών και τον καταλογισμό τους στους υφιστάμενους μετόχους και τους κατόχους οφειλών μειωμένης εξασφάλισης. Εν πάση περιπτώσει, οι ταμειακές εκροές από τον δικαιούχο προς τους κατόχους κεφαλαίου ή τους κατόχους οφειλών μειωμένης εξασφάλισης αυτών πρέπει να αποτρέπονται κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, στον βαθμό που επιτρέπεται από νομική άποψη, εκτός εάν αυτό θα επηρεάσει δυσανάλογα εκείνους που έχουν προβεί σε εισφορά νέου κεφαλαίου (σημείο 66 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση).

(559) Επιπλέον, στο σημείο 67 των κατευθυντήριων γραμμών περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης προβλέπεται επίσης ότι κάθε κρατική ενίσχυση που ενισχύει τη θέση του δικαιούχου στο μετοχικό κεφάλαιο θα πρέπει να χορηγείται με όρους που παρέχουν στο Δημόσιο εύλογο μερίδιο από τα μελλοντικά κέρδη της αξίας του δικαιούχου, λαμβανομένου υπόψη του ύψους του καταβεβλημένου από το Δημόσιο μετοχικού κεφαλαίου σε σύγκριση με το υπόλοιπο μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας, μετά από συνυπολογισμό των απωλειών.

(560) Στην παρούσα υπόθεση, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν ενθαρρύνει τη δημιουργία ηθικού κινδύνου ή την ανάληψη υπέρμετρου κινδύνου προς όφελος μετόχων ή πιστωτών του δικαιούχου. Συγκεκριμένα, δεν υπάρχουν πιστωτές μειωμένης εξασφάλισης οι οποίοι να χρηματοδότησαν την DB Cargo, καθώς το σύνολο της χρηματοδότησης της DB Cargo χορηγήθηκε σε ενδοομιλική βάση απευθείας από το τμήμα διαχείρισης διαθεσίμων της DB AG. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι ζημίες της DB Cargo τις οποίες απέτρεψε η ΣΜΚΖ απορροφήθηκαν και θα απορροφηθούν εν τοις πράγμασι για το 2024 από τον μόνο μέτοχο, την DB AG, μέσω της μεταβίβασης των εν λόγω ζημιών κατ' εφαρμογή της ΣΜΚΖ από την 31η Δεκεμβρίου 2022. Επομένως δεν υπάρχουν καταγεγραμμένες ζημίες προς απορρόφηση από την DB AG ή προς καταλογισμό στην DB AG. Από λογιστικής απόψεως, οι ζημίες δεν έχουν καταγραφεί ούτε απορροφηθεί· ωστόσο, εν τοις πράγμασι έχουν ήδη αναληφθεί από τον μόνο μέτοχο της DB Cargo. Μέσω του συγχρονισμού της μεταβίβασης ζημιών, της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης και της καταγγελίας της ΣΜΚΖ από την 31η Δεκεμβρίου 2024, η οποία θα αποτρέψει την αυτόματη μεταβίβαση των κερδών της DB Cargo στην DB AG, η εν λόγω ενίσχυση των ιδίων κεφαλαίων είναι σύμφωνη με το σημείο 66 των κατευθυντήριων γραμμών περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(561) Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι επίσης σύμφωνη με το σημείο 67 των κατευθυντήριων γραμμών περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης διότι, λαμβανομένων υπόψη των βελτιώσεων των ιδίων κεφαλαίων που συνεπάγεται η ενίσχυση αποτρέποντας τη διάβρωση των ιδίων κεφαλαίων από τις καθαρές ζημίες, η Γερμανία, μόνος μέτοχος της DB Cargo μέσω της DB AG, θα αποκομίσει πλήρως όλα τα δυνητικά οφέλη για τον μέτοχο τα οποία απορρέουν από τα αναμενόμενα πλεονεκτήματα της υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης και από την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της DB Cargo. Αυτό ισχύει ανεξαρτήτως του αν θα συσσωρευθούν στο μέλλον πλεονεκτήματα υπό τη μορφή μελλοντικών μερισμάτων ή υπό τη μορφή διατηρηθέντος καθαρού εισοδήματος που αυξάνει τα ίδια κεφάλαια και την αξία της έμμεσης συμμετοχής του Δημοσίου, την οποία οι μεταβιβάσεις ζημιών βελτίωσαν από το 2022 και θα συνεχίσουν να βελτιώνουν το 2024. Κατά συνέπεια, μέσω της DB AG, οι όροι της κρατικής παρέμβασης παρέχουν στη Γερμανία εύλογο μερίδιο από τα μελλοντικά κέρδη της αξίας της DB Cargo.

5.4.3.3.3. Συμπέρασμα

(562) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι αναλογική και περιλαμβάνει κατάλληλο καταμερισμό των βαρών.

5.4.3.4. Αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης και περιορισμός των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

(563) Για να εξασφαλιστεί ότι οι αρνητικές συνέπειες της ενίσχυσης είναι περιορισμένες προκειμένου να αποφευχθούν αδικαιολόγητες επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές και να διασφαλιστεί ότι η συνολική στάθμιση είναι θετική ([185]), η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται σε προβληματικές επιχειρήσεις σύμφωνα με την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης που περιορίζει την περίοδο χορήγησης της εν λόγω ενίσχυσης σε δέκα έτη.

(564) Η Επιτροπή επιτρέπει τη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης για τη στήριξη μίας μόνο πράξης αναδιάρθρωσης και υπό την προϋπόθεση, κατά περίπτωση, ότι έχουν παρέλθει περισσότερα από δέκα έτη από την προηγούμενη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης ή από τη λήξη ή διακοπή της εφαρμογής σχεδίου αναδιάρθρωσης ([186]). Η Επιτροπή επιτρέπει εξαιρέσεις από τον κανόνα αυτόν όταν η ενίσχυση αναδιάρθρωσης ακολουθεί τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ως μέρος ενιαίας πράξης αναδιάρθρωσης ([187]).

5.4.3.4.1.1. Αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης

(565) Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης στηρίζει μία μόνο πράξη αναδιάρθρωσης του δικαιούχου. Οι γερμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι ο δικαιούχος δεν έλαβε άλλη ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης ή προσωρινή στήριξη αναδιάρθρωσης στο παρελθόν και ότι δεν ανήκει σε ευρύτερο όμιλο επιχειρήσεων που θα μπορούσε να έχει λάβει τέτοια ενίσχυση. Η αξιολόγηση από την Επιτροπή της οικονομικής κατάστασης της DB Cargo στο παρελθόν καθώς και τα στοιχεία της Επιτροπής σχετικά με τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ή αναδιάρθρωσης ή προσωρινής στήριξης αναδιάρθρωσης επιβεβαιώνουν τη δήλωση των γερμανικών αρχών. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης τηρεί την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.

(566) Κατά το σημείο 74 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η αρχή της «εφάπαξ ενίσχυσης» εκτείνεται στον όμιλο, υπό την έννοια ότι, όταν ένας επιχειρηματικός όμιλος έχει λάβει ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης ή προσωρινή στήριξη αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή δεν επιτρέπει υπό κανονικές συνθήκες να χορηγηθεί άλλη ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης στον ίδιο τον όμιλο ή σε οποιαδήποτε από τις επιχειρήσεις του ομίλου, εκτός εάν έχουν παρέλθει δέκα έτη από τη χορήγηση της ενίσχυσης ή έχει λήξει η περίοδος αναδιάρθρωσης ή έχει διακοπεί η εφαρμογή του σχεδίου, όποιο είναι το πλέον πρόσφατο. Επιπλέον, τα κράτη μέλη πρέπει να αποδεικνύουν ότι, όταν επιχείρηση που ανήκει σε επιχειρηματικό όμιλο έχει λάβει ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης ή προσωρινή στήριξη αναδιάρθρωσης, ο δε όμιλος στο σύνολό του καθώς και οι άλλες επιχειρήσεις του ομίλου παραμένουν επιλέξιμες για τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης ή αναδιάρθρωσης, δεν μεταβιβάζεται ενίσχυση από τον όμιλο ή άλλη επιχείρηση του ομίλου στον προηγούμενο δικαιούχο της ενίσχυσης.

(567) Όσον αφορά τον όμιλο DB, οι γερμανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η μητρική εταιρεία του δικαιούχου και οι αδελφές εταιρείες του δεν έλαβαν οποιαδήποτε ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης ή προσωρινή στήριξη αναδιάρθρωσης στο παρελθόν. Τα στοιχεία της Επιτροπής σχετικά με τη χορήγηση στο παρελθόν ενίσχυσης διάσωσης ή αναδιάρθρωσης και προσωρινής στήριξης αναδιάρθρωσης επιβεβαιώνουν τη δήλωση αυτή. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση διάσωσης τηρεί την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.

5.4.3.4.1.2. Περιορισμός των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

(568) Σύμφωνα με το σημείο 76 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, όταν χορηγείται ενίσχυση αναδιάρθρωσης, πρέπει να ληφθούν μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότερο οι δυσμενείς επιπτώσεις στους όρους των συναλλαγών και οι θετικές επιπτώσεις να υπερισχύουν των αρνητικών. Όπως εξηγείται στα σημεία 87 έως 93 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού θα πρέπει να είναι βαθμονομημένα και αναλογικά προς τα στρεβλωτικά αποτελέσματα της ενίσχυσης. Ειδικότερα, σχετικοί παράγοντες είναι το ύψος και η φύση της ενίσχυσης καθώς και οι όροι και οι συνθήκες υπό τις οποίες χορηγείται, ο βαθμός ίδιας συμμετοχής και καταμερισμού των επιβαρύνσεων καθώς και το μέγεθος και η σχετική σπουδαιότητα της DB Cargo στην αγορά και τα χαρακτηριστικά της σχετικής αγοράς. Επιπλέον, τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού δεν θα πρέπει να διακυβεύουν τις προοπτικές αποκατάστασης της βιωσιμότητας ούτε θα πρέπει να εφαρμόζονται σε βάρος των καταναλωτών και του ανταγωνισμού.

([185]) Σημείο 38 στοιχείο στ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
([186]) Σημεία 70 και 71 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
([187]) Σημείο 72 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

(569) Τέλος, στο σημείο 122 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση υπενθυμίζεται ότι ο δικαιούχος πρέπει να εφαρμόσει πλήρως το σχέδιο αναδιάρθρωσης και να διεκπεραιώσει όλες τις άλλες υποχρεώσεις που ορίζονται στην απόφαση της Επιτροπής που εγκρίνει την ενίσχυση. Όπως περιγράφηκε αναλυτικά στο τμήμα 4.1.5, η Γερμανία δεσμεύεται ότι η DB Cargo θα εφαρμόσει τα ακόλουθα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού τα οποία θα εφαρμοστούν […]: i) πώληση συμμετοχών (όπως περιγράφεται στο τμήμα 4.1.5.1.2), ii) απαγόρευση διαφήμισης της ληφθείσας κρατικής ενίσχυσης (βλ. αιτιολογική σκέψη 301), iii) απαγόρευση εξαγορών (βλ. τμήμα 4.1.5.1.1), iv) δέσμευση εξωτερικής ανάθεσης ορισμένων όγκων παραγωγής (βλ. τμήμα 4.1.5.2), v) δέσμευση περιορισμού των όγκων παραγωγής της DB Cargo (βλ. τμήμα 4.1.5.3) και vi) πώληση μηχανών έλξης (βλ. τμήμα 4.1.5.4). Επομένως, η DB Cargo θα πρέπει να εφαρμόσει με δική της πρωτοβουλία, επιμελώς και εγκαίρως τα οικεία μέτρα.

(570) Η αξιολόγηση της κατάλληλης βαθμονόμησης των ανωτέρω μέτρων πρέπει να λάβει υπόψη τον αντίκτυπο στον ανταγωνισμό της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης προς την DB Cargo υπό το πρίσμα του βαθμού ίδιας συμμετοχής και καταμερισμού των επιβαρύνσεων που επιτυγχάνεται στην παρούσα υπόθεση. Όσον αφορά την ίδια συμμετοχή, η φύση και το ύψος των διαφόρων πηγών και μέσων στήριξης δικαιολογούν το συμπέρασμα ότι η ενίσχυση έχει αναλογικό χαρακτήρα και καταδεικνύουν παράλληλα την εμπιστοσύνη του υφιστάμενου μετόχου στη συνέχιση της λειτουργίας της DB Cargo, υπό την προϋπόθεση της αναδιάρθρωσής της. Επιπλέον, διασφαλίζεται κατάλληλος καταμερισμός των επιβαρύνσεων, καθώς ο υφιστάμενος μέτοχος απορροφά τις ζημίες της DB Cargo (μεταξύ άλλων μέσω του μέτρου ενίσχυσης), η DB Cargo δεν έχει χρέος μειωμένης εξασφάλισης και το Δημόσιο δικαιούται, μέσω της DB AG, να λάβει εύλογο μερίδιο των μελλοντικών κερδών της αξίας της DB Cargo.

(571) Όσον αφορά το μέγεθος και τη φύση της ενίσχυσης (σημείο 88 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση), η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ζημίες που μεταβιβάστηκαν βάσει της ΣΜΚΖ από το 2022 ανέρχονται σε περίπου 1 914 εκατ. EUR (βλ. Πίνακα). Μολονότι είναι συνολικά σημαντικές, καθώς ανέρχονται σε […] των αναμενόμενων ετήσιων εσόδων της DB Cargo το 2024 (βλ. πίνακα 21 στην αιτιολογική σκέψη 282), όταν οι ετήσιες μεταβιβασθείσες ζημίες συγκρίνονται χωριστά με τα ετήσια έσοδα του έτους αυτού (πίνακας 21 στην αιτιολογική σκέψη 282) ή με το σύνολο του ενεργητικού (πίνακας 22), η σπουδαιότητά τους μειώνεται: αντιπροσωπεύουν […] % των εσόδων το 2022, […] % το 2023 και […] % το 2024, καθώς και […] % του συνολικού ενεργητικού το 2022, […] % το 2023 και […] % το 2024, αντιστοίχως. Λαμβανομένων επίσης υπόψη του μεριδίου των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο σύνολο της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία (πίνακας 31) ή ακόμη του μεγέθους της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία, η οποία εκτιμάται ότι παρήγαγε έσοδα περίπου 6,3 δισ. EUR το 2022 σε άνοδο σε σύγκριση με το 2021 (όπως φαίνεται στο Γράφημα 10), το ύψος της ενίσχυσης δεν φαίνεται υπερβολικό.

Γράφημα 10

Εξέλιξη των εσόδων της γερμανικής σιδηροδρομικής αγοράς σε δισ. EUR (σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές με γκρίζο χρώμα / κορυφή των στηλών)

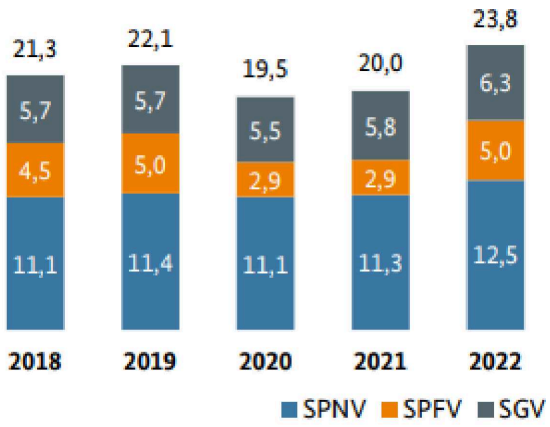


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Πηγή: Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Δικτύων (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), *προσπελάστηκε τελευταία φορά στις 10 Οκτωβρίου 2024).*

(572) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η DB Cargo παρέχει περίπου το 8,5 % των υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία (το 2022, σχετικά σταθερό ποσοστό με παρόμοιες αναλογίες, περίπου 10 % ή κατώτερο τα προηγούμενα έτη). Για την πιο περιορισμένη οικονομική δραστηριότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, το μερίδιο αγοράς της DB Cargo στη Γερμανία, συνολικά για τα τμήματα μεμονωμένης φορτάμαξας, συνδυασμένων οδικών/σιδηροδρομικών μεταφορών και κλειστής αμαξοστοιχίας, είναι σημαντικότερο και ανήλθε σε περίπου 43 % το 2022. Ωστόσο, το μερίδιο της DB Cargo στη δραστηριότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μειώνεται συνεχώς, ενώ τα μερίδια άλλων παρόχων υπηρεσιών αυξάνονται (αιτιολογική σκέψη 26). Επιπλέον, εάν ληφθεί υπόψη η ευρύτερη γεωγραφική εμβέλεια των δραστηριοτήτων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην εσωτερική αγορά, η DB Cargo παρέχει υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών σε ορισμένα άλλα κράτη μέλη, κατέχει δε μερίδια αγοράς από […] % έως […] % στις χώρες αυτές. Ωστόσο, συνολικά, όπως φαίνεται στο Γράφημα 2, η DB Cargo κατέχει μερίδιο αγοράς περίπου 22 %, το οποίο μειώθηκε συνεχώς τα τελευταία έτη περιορίζοντας τη θέση της DB Cargo στην αγορά. Εξάλλου, επιπλέον της Γερμανίας, η DB Cargo έχει σημαντικό μερίδιο αγοράς σε δύο μόνο άλλα κράτη μέλη, συγκεκριμένα […] (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 26 και 27 και Πίνακα 2, Πίνακα 2 και 12). Όσον αφορά τα διάφορα τμήματα επιχειρηματικής δραστηριότητας (μεμονωμένη φορτάμαξα, συνδυασμένες οδικές/σιδηροδρομικές μεταφορές και κλειστή αμαξοστοιχία), η DB Cargo κατέχει σχεδόν μονοπωλιακή θέση στην αγορά μεμονωμένης φορτάμαξας στη Γερμανία, ενώ κατέχει σημαντικά μερίδια αγοράς από […] % έως […] % στα τμήματα κλειστής αμαξοστοιχίας και συνδυασμένων μεταφορών (βλ. πίνακα 3). Στην πραγματικότητα, σύμφωνα με έκθεση της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Δικτύων, η DB Cargo κατείχε μόλις το 39,3 % της σχετικά διαφοροποιημένης συνολικής αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία το 2023, δηλαδή περιλαμβανομένου του τμήματος μεμονωμένης φορτάμαξας, στο οποίο οι περισσότεροι από τους πολυάριθμους παρόχους υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δεν δραστηριοποιούνται (πίνακας 3).

Γράφημα 11

Αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Γερμανία το 2023

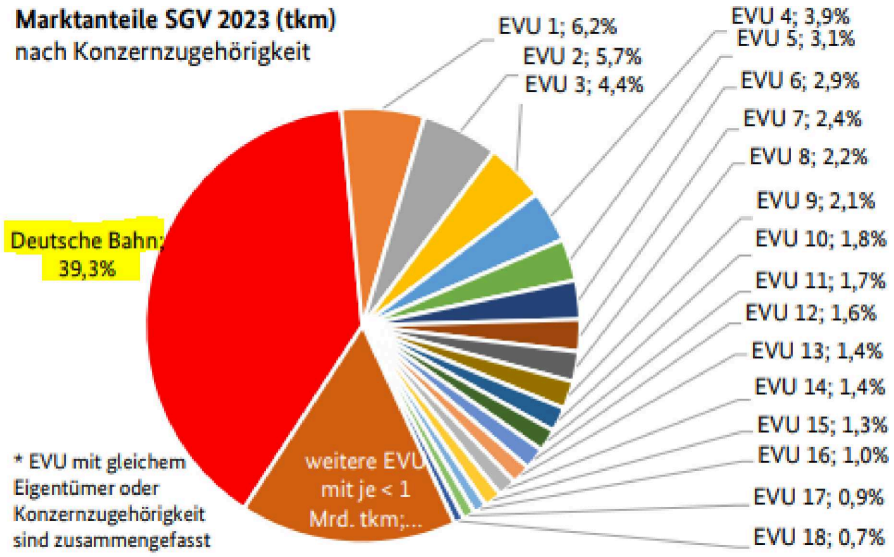


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Πηγή: Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Δικτύων (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), προσπελάστηκε τελευταία φορά στις 10 Οκτωβρίου 2024).

(573) Λαμβανομένων υπόψη του ύψους και της φύσης της ενίσχυσης, του βαθμού ίδιας συμμετοχής και καταμερισμού των επιβαρύνσεων και της θέσης της DB Cargo στην αγορά (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 570 έως 572), η Επιτροπή θα αξιολογήσει την καταλληλότητα των μέτρων που πρότεινε η Γερμανία για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

5.4.3.4.1.2.1. Διαρθρωτικά μέτρα

Η πώληση συμμετοχών

(574) Η πώληση των συμμετοχών που περιγράφηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 305 επ. αφορά την εκποίηση επιχειρηματικών συμφερόντων συνεχιζόμενης δραστηριότητας σε βιώσιμες επιχειρήσεις. Ειδικότερα, οι εκποιήσεις σε […] αφορούν την εκποίηση θυγατρικών τις οποίες η DB Cargo ελέγχει έμμεσα (βλ. αιτιολογική σκέψη 324). Όπως κατέδειξε η Γερμανία, οι εταιρείες υπήρξαν ιστορικά κερδοφόρες (βλ. Πίνακα 30) και, επομένως, η έξοδος του ομίλου DB Cargo θα δημιουργήσει αμέσως νέες ευκαιρίες για ανταγωνιστές, όπως καταδεικνύεται από το ενδιαφέρον που έχουν ήδη εκδηλώσει δυνητικοί αγοραστές (βλ. αιτιολογική σκέψη 325). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εκποιήσεις αφορούν όχι μόνο τη Γερμανία ([…]) αλλά και […], όπου ο όμιλος DB Cargo κατέχει σημαντικό μερίδιο αγοράς.

(575) Επιπλέον, η εκποίηση περισσότερων από […] αφορά ιστορικά κερδοφόρες επιχειρηματικές δραστηριότητες, όπως φαίνεται στον Πίνακα .

(576) Όσον αφορά τις εκποιήσεις σε […], βρίσκεται σε εξέλιξη διαδικασία δέουσας επιμέλειας [βλ. αιτιολογική σκέψη 325 στοιχείο γ)] και, επομένως, το ενδιαφέρον για τα εν λόγω περιουσιακά στοιχεία καταδεικνύει τις δυνητικές ευκαιρίες για τους ανταγωνιστές του ομίλου DB Cargo. Η συγκεκριμένη εκποίηση αφορά επίσης βιώσιμες επιχειρήσεις, μολονότι η/οι […] κατέγραψε/-αν ζημίες το 2023.

(577) Επιπλέον, εάν η δέσμευση δεν υλοποιηθεί πλήρως έως την 31η Δεκεμβρίου 2026, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει αν οι εναλλακτικές λύσεις που τέθηκαν σε εφαρμογή είναι ανάλογου μεγέθους και αντικτύπου.

Η πώληση μηχανών έλξης

(578) Επιπλέον της πώλησης συμμετοχών, η DB Cargo προτίθεται, όπως περιγράφηκε στην αιτιολογική σκέψη 318, να εκποιήσει επίσης σημαντικό αριθμό μηχανών έλξης. Η πώληση των μηχανών έλξης αφορά κατά μέγιστο […] μηχανές έλξης, δηλαδή σημαντικό αριθμό.

(579) Συναφώς, η εκποίηση των μηχανών έλξης μειώνει τη δυναμικότητα και την ικανότητα της DB Cargo να παρέχει υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών και, επομένως, έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα της DB Cargo. Επιπλέον, οι μηχανές έλξης θα πωληθούν σε ανταγωνιστές και θα αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους σε σύγκριση με την DB Cargo. Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι οι οικείες μηχανές έλξης χρησιμοποιούνται στα τμήματα κλειστής αμαξοστοιχίας και συνδυασμένων μεταφορών, τα δύο τμήματα στα οποία η DB Cargo αντιμετωπίζει εντονότερο ανταγωνισμό.

(580) Η προβλεπόμενη υλοποίηση και σταδιακή εφαρμογή του ανωτέρω μέτρου, κατά τις δεσμεύσεις της Γερμανίας, δεν θίγει τη θετική αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς του. Ειδικότερα, παρέχονται εχέγγυα ώστε η DB Cargo να μην αναγκαστεί να απολέσει περισσότερο από το […] % της αγοραίας αξίας των μηχανών έλξης λόγω της υποχρέωσης που υπέχει να τις πωλήσει σύμφωνα με το καθορισμό χρονοδιάγραμμα έως το 2026. Μια αναγκαστική πώληση κάτω της αγοραίας αξίας θα μειώσει, εξάλλου, αδικαιολόγητα τους διαθέσιμους ίδιους πόρους της DB Cargo, στοιχείο το οποίο θα έχει αξία, ειδικότερα, σε ένα απαισιόδοξο σενάριο όπως αυτό που περιγράφηκε ανωτέρω. Επιπλέον, εάν η πώληση των μηχανών έλξης δεν υλοποιηθεί πλήρως έως τότε, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει αν οι εναλλακτικές λύσεις που τέθηκαν σε εφαρμογή είναι ανάλογου μεγέθους και αντικτύπου.

5.4.3.4.1.2.2. Μέτρα συμπεριφοράς

Όριο όγκων παραγωγής

(581) Όπως περιγράφηκε στην αιτιολογική σκέψη 317, η DB Cargo δεν θα υπερβεί ορισμένους όγκους παραγωγής. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συγκεκριμένη δέσμευση, έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης την 31η Δεκεμβρίου 2026, έχει, στην πραγματικότητα, ως αποτέλεσμα τη μείωση των όγκων παραγωγής κατά περίπου […] % σε σύγκριση με την παραγωγή υπηρεσιών που η DB Cargo παρείχε το 2022. Η εν λόγω μείωση παραγωγής στη γεωγραφική περιοχή στην οποία η DB Cargo δραστηριοποιείται περισσότερο είναι σημαντική σε απόλυτους όρους και κατά μείζονα λόγο σε σχετικούς όρους. Συγκεκριμένα, η DB Cargo αναμένει ανάπτυξη της αγοράς τα επόμενα έτη (βλ. αιτιολογική σκέψη 279). Στο σενάριο της αναμενόμενης αύξησης της ζήτησης στην αγορά, το ανώτατο όριο όγκου που επιβάλλεται στην DB Cargo θα μειώσει επίσης ακόμη περισσότερο την παρουσία της DB Cargo στην αγορά από ό,τι σε περίπτωση στάσιμης ή φθίνουσας ζήτησης. Τέτοια μείωση των όγκων είναι πιθανό να έχει καθυστερημένες συνέπειες μετά τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης και συγκεκριμένα την αύξηση ή την επιτάχυνση της παρατηρούμενης και τακτικής ετήσιας μείωσης του μεριδίου της DB Cargo στο σύνολο των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρέχονται στη Γερμανία.

Εξωτερική ανάθεση όγκων παραγωγής

(582) Πέραν του ανώτατου ορίου των όγκων, η DB Cargo θα αναθέσει επίσης εξωτερικά παραγωγή σε τρίτες επιχειρήσεις (βλ. αιτιολογική σκέψη 314). Μολονότι το συγκεκριμένο μέτρο δεν επηρεάζει καθεαυτό την παρουσία της DB Cargo στην αγορά σε ονομαστικούς όρους, καθώς η παραγωγή θα ανατεθεί μεν εξωτερικά πλην όμως η DB Cargo θα διατηρήσει τις συμβάσεις με τους πελάτες, θα παράσχει ωστόσο στους ανταγωνιστές ευκαιρίες επέκτασης της τρέχουσας επιχειρηματικής δραστηριότητάς τους και αύξησης του ανταγωνισμού στο μέλλον. Αυτό συμβαίνει επειδή η εξωτερική ανάθεση θα έχει αρνητικές συνέπειες στη χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας της DB Cargo, εάν η ικανότητα αυτή δεν μειωθεί. Εξάλλου, επιπλέον των πρόσθετων εσόδων από τις παρεχόμενες υπηρεσίες, ενδέχεται να ανακύψουν ευκαιρίες για τους ανταγωνιστές που εκτελούν τις συμβάσεις εξωτερικής ανάθεσης όταν οι πελάτες είναι ικανοποιημένοι από τις παρασχεθείσες υπηρεσίες.

Απαγόρευση διαφήμισης και απαγόρευση εξαγορών

(583) Επιπλέον, η επιχειρηματική ανάπτυξη της DB Cargo θα παρεμποδιστεί επίσης με την απαγόρευση εξαγορών, με την οποία επιβάλλεται στην εταιρεία η υποχρέωση να μην αποκτήσει μετοχές οποιασδήποτε εταιρείας κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, εκτός εάν τούτο είναι αναγκαίο για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της DB Cargo (αιτιολογική σκέψη 302). Η Γερμανία δεν επισήμανε καμία προγραμματισμένη εξαγορά η οποία να πληροί την προϋπόθεση του αναγκαίου χαρακτήρα στο παρόν στάδιο. Τυχόν εξαγορά την οποία η Γερμανία θεωρεί αναγκαία για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της DB Cargo στο μέλλον θα πρέπει να κοινοποιηθεί στην Επιτροπή και να δικαιολογηθεί δεόντως, η δε υλοποίησή της θα πρέπει να αναβληθεί έως ότου η Επιτροπή επιβεβαιώσει ότι η εξαγορά είναι αναγκαία προς στήριξη της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της DB Cargo.

(584) Δεδομένου ότι η DB Cargo θα μειώσει την παραγωγή της, θα αναθέσει εξωτερικά υπηρεσίες και θα υπόκειται σε περαιτέρω περιορισμούς όσον αφορά την ανάπτυξή της μέσω εξωτερικών εξαγορών ανταγωνιστών ή προμηθευτών προϊόντων ή παρόχων υπηρεσιών συμπληρωματικών προς τα δικά της προϊόντα και τις δικές της υπηρεσίες έως τη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης, τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού διασφαλίζουν ότι η DB Cargo δεν θα ανακτήσει μερίδιο αγοράς μέσω εξαγορών, δεν θα αναλάβει περιττούς κινδύνους και θα επικεντρώσει τους πόρους της στην ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσής της. Ως εκ τούτου, αντίθετα προς τους ανταγωνιστές της, η DB Cargo δεν θα μπορέσει να επεκταθεί μέσω εξαγορών, οι οποίες θα μπορούσαν να καταστούν έμμεσα δυνατές με την ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

(585) Τέλος, η DB Cargo δεν θα διαφημίζει επίσης την κρατική ενίσχυση ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κατά τη θέση σε εμπορία προϊόντων και υπηρεσιών (αιτιολογική σκέψη 301).

(586) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που προτείνει η Γερμανία είναι κατάλληλα για τη μείωση των αρνητικών συνεπειών της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης.

5.4.3.5. Ενίσχυση χορηγηθείσα στην DB Cargo ή τις θυγατρικές της κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης

(587) Σύμφωνα με τα σημεία 127 έως 130 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η χορήγηση κάθε άλλης ενίσχυσης κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, ακόμη και στο πλαίσιο ήδη εγκεκριμένου καθεστώτος, ενδέχεται να επηρεάσει την αξιολόγηση από την πλευρά της Επιτροπής της αναγκαίας εμβέλειας για τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Η Επιτροπή οφείλει να λάβει υπόψη την εν λόγω ενίσχυση κατά την αξιολόγηση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης και πρέπει να διασφαλίσει ότι η εν λόγω άλλη ενίσχυση δεν καταστρατηγεί τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

(588) Η Γερμανία επισήμανε την ενίσχυση που χορηγείται ή προβλέπεται ότι θα χορηγηθεί στον δικαιούχο κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης και ενημέρωσε ότι η DB Cargo λαμβάνει ή αναμένεται να λάβει ενίσχυση έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης στο πλαίσιο 29 καθεστώτων που έχουν τεθεί σε ισχύ από το 2019, τα οποία εφαρμόζονται γενικά στον κλάδο των σιδηροδρόμων ή ειδικά στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές από 12 κράτη μέλη, συγκεκριμένα το Βέλγιο, την Τσεχία, τη Δανία, τη Γερμανία, την Ισπανία, Γαλλία, την Ιταλία, την Ουγγαρία, τις Κάτω Χώρες, την Αυστρία, την Πολωνία και τη Σουηδία. Τα πραγματικά ή αναμενόμενα ποσά είναι 337,7 εκατ. EUR (2023), 340 εκατ. EUR (2024), 502,9 εκατ. EUR (2025) και 502,5 εκατ. EUR (2026).

(589) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η μεμονωμένη ενίσχυση που παρέχεται ή προβλέπεται να παρασχεθεί από τα 12 κράτη μέλη στον δικαιούχο αφορά, ειδικότερα, τη μείωση του κόστους ενέργειας ή των τελών τροχαίας πρόσβασης ή στήριξη στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές η οποία διατίθεται γενικά σε άλλους παρόχους υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών, μολονότι εξαιρουμένων των οδικών μεταφορών. Τέτοια μεμονωμένη ενίσχυση δεν ισοδυναμεί de jure ή de facto με ad hoc ενίσχυση. Λόγω του σχεδιασμού και του ιστορικού του μέσου διαρθρωτικής ενίσχυσης, το οποίο έχει τη μορφή ΣΜΚΖ, καθώς και της χρονολογικής σειράς και της γεωγραφικής ποικιλότητας των σχετικών καθεστώτων, δεν είναι πρόδηλο ότι η επίμαχη μεμονωμένη ενίσχυση που χορηγείται ή προβλέπεται να χορηγηθεί από τόσα διαφορετικά κράτη μέλη έχει ως σκοπό ή ως αποτέλεσμα την καταστρατήγηση των απαιτήσεων των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, ειδικότερα μέσω της τεχνητής μείωσης του ύψους της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που στηρίζει το σχέδιο. Ως εκ τούτου, υπό τις περιστάσεις της παρούσας υπόθεσης δεν ενδείκνυται η λήψη πρόσθετων μέτρων που μειώνουν τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στα οικεία κράτη μέλη.

(590) Όπως επισημάνθηκε στο τμήμα 5.4.2.1, η απανθρακοποίηση των εμπορευματικών μεταφορών είναι ύψιστης σημασίας για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και οι υπηρεσίες που παρέχει η DB Cargo έχουν εγγενή μειονεκτήματα κόστους σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές με φορτηγά. Τα 29 καθεστώτα αντιμετωπίζουν εν μέρει τα εν λόγω μειονεκτήματα κόστους και είναι καταρχήν διαθέσιμα στους φορείς εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις επιλεξιμότητας. Συναφώς, η DB Cargo θα διατηρήσει ισχυρή καθαρή θέση καθ' όλη τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης και, υπό τον όρο ότι το εν λόγω σχέδιο εφαρμόζεται όντως δεόντως και εγκαίρως, η Επιτροπή δεν εγείρει αντιρρήσεις στη συνέχιση της υπαγωγής της DB Cargo στα εν λόγω καθεστώτα, με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με τις σχετικές προϋποθέσεις τους, κάτι το οποίο θα απόκειται στα οικεία κράτη μέλη να αξιολογήσουν.

(591) Σύμφωνα με το σημείο 130 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή ζητεί από τη Γερμανία να την ενημερώσει σχετικά με κάθε μελλοντική ενίσχυση προς τη δικαιούχο επιχείρηση η οποία μπορεί να χορηγηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, περιλαμβανομένης ενίσχυσης που μπορεί να χορηγηθεί στο πλαίσιο εγκεκριμένου καθεστώτος, επιπλέον της μεμονωμένης ενίσχυσης για την οποία η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή, όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 588.

5.4.3.6. Διαφάνεια

(592) Σύμφωνα με το σημείο 38 στοιχείο ζ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα κράτη μέλη, η Επιτροπή, οι οικονομικοί παράγοντες και το κοινό πρέπει να διαθέτουν απρόσκοπτη πρόσβαση σε όλες τις ισχύουσες πράξεις και συναφείς πληροφορίες σχετικά με τη χορηγούμενη ενίσχυση. Αυτό σημαίνει ότι η Γερμανία πρέπει να τηρεί τις διατάξεις για τη διαφάνεια οι οποίες προβλέπονται στο σημείο 96 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Η Επιτροπή σημειώνει ότι η Γερμανία δεσμεύεται να τηρεί τις ανωτέρω υποχρεώσεις. Οι σχετικές πληροφορίες θα διατίθενται στον ακόλουθο ιστότοπο:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Η Επιτροπή θεωρεί αναγκαία την υποβολή από τη Γερμανία τακτικών εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης κάθε έξι μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης έως το πέρας της περιόδου αναδιάρθρωσης. Στις εν λόγω εκθέσεις θα προσδιορίζονται, ειδικότερα, οι ημερομηνίες και τα ποσά των πραγματικών εκταμιεύσεων της χρηματοδότησης για την οποία έχει αναληφθεί δέσμευση, ως ενίσχυσης αναδιάρθρωσης ή ως ίδιας συμμετοχής, κάθε προβλεπόμενη μελλοντική ενίσχυση προς τη δικαιούχο επιχείρηση ή τις θυγατρικές της, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο εγκεκριμένων καθεστώτων, η κατάσταση υλοποίησης των μέτρων για τη μείωση των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τυχόν αποκλίσεις από την οικονομική ή λειτουργική πορεία του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η συγκράτηση του κόστους, η μείωση του κόστους και τα κέρδη που επιτεύχθηκαν με τα μέτρα αναδιάρθρωσης και, εφόσον απαιτείται, τα διορθωτικά μέτρα που προτίθενται να λάβουν ή που έλαβαν η Γερμανία, η DB AG ή η δικαιούχος επιχείρηση στο πλαίσιο των αντίστοιχων τομέων αρμοδιότητάς τους. Η υποχρέωση της Γερμανίας να υποβάλλει τέτοιες εκθέσεις καθορίζεται στο άρθρο 4 της παρούσας απόφασης.

(594) Επιπλέον, η Επιτροπή υπενθυμίζει στη Γερμανία την υποχρέωσή της να υποβάλλει ετήσιες εκθέσεις στην Επιτροπή, σύμφωνα με το σημείο 131 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, και να αναφέρει κάθε ενίσχυση που χορηγείται στην DB Cargo ή τις θυγατρικές της εντός της εσωτερικής αγοράς κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, περιλαμβανομένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο εγκεκριμένου καθεστώτος, σύμφωνα με το σημείο 129 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

5.4.4. *Στάθμιση θετικών και αρνητικών συνεπειών*

(595) Ένα προσεκτικά σχεδιασμένο μέτρο κρατικής ενίσχυσης πρέπει να διασφαλίζει ότι η συνολική στάθμιση των συνεπειών του μέτρου είναι θετική, αποφεύγοντας να αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

(596) Στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή καθόρισε τα κριτήρια που εξετάζει κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης με την εσωτερική αγορά, διασφαλίζοντας ότι η ανάπτυξη της επίμαχης οικονομικής δραστηριότητας δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο αντίθετο προς το κοινό συμφέρον. Όπως εξηγείται στα υποτμήματα 5.4.3.1, 5.4.3.2 και 5.4.3.3, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης έχει χαρακτήρα κινήτρου, είναι αναγκαία, κατάλληλη και αναλογική. Επιπλέον, έχουν προβλεφθεί επαρκή εχέγγυα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, περιλαμβανομένων διαφάνειας (υποτμήματα 5.4.3.4 και 5.4.3.6) και κατάλληλων μέτρων ανταγωνισμού για τη μείωση των αρνητικών συνεπειών της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης (υποτμήμα 5.4.3.4).

(597) Κατά συνέπεια, ο θετικός αντίκτυπος της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης στην ανάπτυξη της επίμαχης οικονομικής δραστηριότητας υπερισχύει των δυνητικών αρνητικών συνεπειών στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές, που, ως εκ τούτου, δεν επηρεάζονται δυσμενώς κατά τρόπο που θα αντέκειτο στο κοινό συμφέρον.

6. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(598) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι Γερμανία χορήγησε παράνομα την επίμαχη ενίσχυση κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω διαπιστώσεων, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης πληροί τις προϋποθέσεις συμβατότητας με την εσωτερική αγορά οι οποίες καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, υπό τον όρο ότι η DB Cargo εφαρμόζει πλήρως τα μέτρα που προβλέπονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης και/ή τα μέτρα που δεσμεύθηκε να εφαρμόσει η Γερμανία. Η ενίσχυση προωθεί την ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας και δεν αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα μέτρα που συνίστανται στην παροχή ενδοομιλικών υπηρεσιών από την Deutsche Bahn στην DB Cargo AG, στην παροχή χρηματοδότησης υπό μορφή δανείου από το κέντρο διαχείρισης διαθεσίμων της Deutsche Bahn στην DB Cargo AG, στη μερική κάλυψη των αποδοχών των δημόσιων υπαλλήλων που απασχολεί η DB Cargo AG και στη μεταβίβαση ετήσιων ζημιών της DB Cargo AG έως την 31η Δεκεμβρίου 2021, βάσει της συμφωνίας μεταβίβασης κερδών και ζημιών που συνάφθηκε μεταξύ της Deutsche Bahn AG και της DB Cargo AG στις 25 Οκτωβρίου 2012, όπως παρατάθηκε, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ).

Άρθρο 2

1. Η μεταβίβαση ετήσιων ζημιών από την DB Cargo AG στην Deutsche Bahn AG κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2022 έως την 31η Δεκεμβρίου 2024, βάσει της συμφωνίας μεταβίβασης κερδών και ζημιών που συνάφθηκε μεταξύ της Deutsche Bahn AG και της DB Cargo AG στις 25 Οκτωβρίου 2012, όπως παρατάθηκε, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η ενίσχυση χορηγήθηκε κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

2. Η ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, με την επιφύλαξη των προϋποθέσεων που καθορίζονται στο άρθρο 3 της παρούσας απόφασης και των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 4 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 3

Η Γερμανία διασφαλίζει ότι η DB Cargo AG ή η Deutsche Bahn AG, ανάλογα με την περίπτωση, εντός των χρονοδιαγραμμάτων που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης ή, κατά περίπτωση, το αργότερο έως το τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης την 31η Δεκεμβρίου 2026, εφαρμόζουν πλήρως τα μέτρα που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης της DB Cargo AG, καθώς και τα σχετικά μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.

Άρθρο 4

Η Γερμανία ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που προτίθεται να λάβει ή που έλαβε προκειμένου να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση εντός διαστήματος δύο μηνών από την κοινοποίησή της.

Στη συνέχεια, η Γερμανία υποβάλλει στην Επιτροπή τακτικές εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης κάθε έξι μήνες έως το πέρας της περιόδου αναδιάρθρωσης την 31η Δεκεμβρίου 2026. Στις εν λόγω εκθέσεις θα πρέπει να προσδιορίζονται, ειδικότερα, οι ημερομηνίες των πραγματικών εκταμιεύσεων της χρηματοδότησης για την οποία έχει αναληφθεί δέσμευση ως ίδιας συμμετοχής του δικαιούχου, κάθε προβλεπόμενη μελλοντική ενίσχυση προς την DB Cargo AG ή τις θυγατρικές της, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο εγκεκριμένων καθεστώτων, η κατάσταση προόδου όσον αφορά την πλήρωση των προϋποθέσεων που καθορίζονται με την παρούσα απόφαση, τυχόν αποκλίσεις από την οικονομική ή λειτουργική πορεία του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η συγκράτηση του κόστους, η μείωση του κόστους και η αύξηση των κερδών που επιτεύχθηκαν με τα μέτρα λειτουργικής αναδιάρθρωσης και τα διορθωτικά μέτρα που προτίθενται να λάβουν ή που έλαβαν η Γερμανία ή, όταν απαιτείται, η DB Cargo AG ή η Deutsche Bahn AG, ανάλογα με την περίπτωση.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 29 Νοεμβρίου 2024.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Εκτελεστική Αντιπρόεδρος