2025/1167

30.6.2025

DECISIÓN (UE) 2025/1167 DE LA COMISIÓN

de 29 de noviembre de 2024

relativa a la ayuda estatal SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) concedida por Alemania a DB Cargo

[notificada con el número C(2024) 8610]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y en particular su artículo 62, apartado 1, letra a),

Vista la Decisión por la que la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea con respecto a las medidas señaladas en el asunto SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) ([1]),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ([2]), y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

(1) El 19 de abril de 2018, la Comisión recibió una denuncia relativa a una supuesta ayuda estatal concedida a DB Cargo Aktiengesellschaft (en lo sucesivo, «DB Cargo») ([3]).

(2) Mediante carta de 31 de enero de 2022 (en lo sucesivo, «la Decisión de incoación»), tras recibir varias observaciones del denunciante y de Alemania descritas en la misma, en particular después de haber transmitido la denuncia con una primera solicitud de información el 20 de septiembre de 2018, la Comisión informó a Alemania de que había decidido incoar el procedimiento establecido en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) en relación con cuatro medidas concedidas en favor de DB Cargo.

(3) La decisión de incoación se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 19 de agosto de 2022 ([4]). La Comisión invitó a las autoridades alemanas y a las partes interesadas a que presentasen sus observaciones sobre la Decisión de incoación en el plazo de un mes.

(4) Las autoridades alemanas remitieron a la Comisión, por carta de 21 de abril de 2022, sus observaciones sobre la Decisión de incoación. Además, Alemania envió observaciones e información adicionales el 17 de mayo, el 8 de junio, el 25 de julio, el 28 de agosto, el 26 de septiembre y el 23 de octubre de 2023. Durante 2024, Alemania presentó información adicional el 13 de marzo, el 10 de junio y el 1 de julio.

([1]) Decisión C(2022) 639 final de la Comisión, de 31 de enero de 2022, en el asunto SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) – Alemania; presuntas medidas de ayuda estatal en favor de DB Cargo.
([2]) DO C 316 de 19.8.2022, p. 20.
([3]) La identidad del denunciante es confidencial.
([4]) Véase la nota a pie de página 1.

(5) El 19 de septiembre de 2022, la Comisión recibió observaciones de la Asociación Europea de Transporte Ferroviario de Mercancías (ERFA), una organización europea que representa los intereses de empresas privadas e independientes de transporte de mercancías por ferrocarril, y del denunciante. El 18 de noviembre de 2022, la Comisión envió a las autoridades alemanas las observaciones de las partes interesadas, invitándolas a presentar sus observaciones, lo que hicieron mediante carta de 18 de enero de 2023.

(6) La Comisión solicitó información adicional y aclaraciones a Alemania mediante carta de 26 de julio de 2022, a la que Alemania respondió mediante carta de 26 de septiembre de 2022. La Comisión solicitó información adicional a Alemania mediante cartas de 1 de agosto y 27 de septiembre de 2023, a las que Alemania respondió mediante cartas de 31 de octubre y 9 de noviembre de 2023. La Comisión también formuló solicitudes mediante cartas de 15 de mayo de 2024, 5 de septiembre de 2024 y 17 de noviembre de 2024, a las que Alemania respondió mediante cartas de 10 de junio, 5 y 27 de septiembre, y 1, 21, 22, 23 y 25 de noviembre de 2024.

(7) Los servicios de la Comisión se reunieron con las autoridades alemanas en varias ocasiones, en particular en las siguientes fechas de 2023: 24 de febrero, 19 de abril, 12 de mayo, 30 de junio, 28 de julio, 18 de agosto, 29 de agosto, 21 de septiembre, 21 de noviembre y 20 de diciembre y en las siguientes fechas de 2024: 13 de marzo, 30 de abril, 13 de junio, 5 de julio, 11 de julio, 12 y 19 de septiembre y 19 y 25 de noviembre.

(8) Mediante carta de 21 de noviembre de 2024, el Gobierno de la República Federal de Alemania accedió de manera excepcional a renunciar a sus derechos derivados del artículo 342 del TFUE, en relación con el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1/1958, y a que la presente Decisión se adoptara y se notificara de conformidad con el artículo 297 del TFUE en lengua inglesa.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS MEDIDAS

2.1. DB Cargo: historia, estructura y normas empresariales

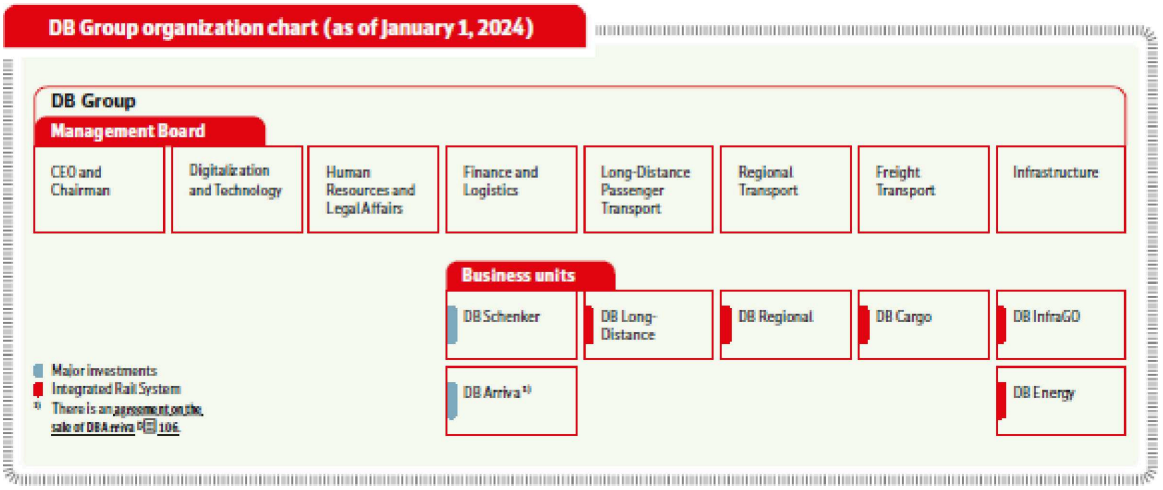
(9) DB Cargo es un operador de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril con sede en Maguncia (Alemania). Presta servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en diecisiete países, incluidos los Estados miembros. La propia DB Cargo opera en el mercado interior a través de filiales nacionales, como TFG Transfracht GmbH, así como filiales internacionales, también en otros Estados miembros, como DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A. o Transfesa Logistics, S. A. (España) (en lo sucesivo, conjuntamente, «el grupo DB Cargo») ([5]).

(10) DB Cargo es una filial de Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (en lo sucesivo, «DB AG»). DB AG es una sociedad de cartera y matriz de varias filiales nacionales e internacionales, entre ellas DB Cargo (DB AG y la totalidad de las empresas propiedad de DB AG se denominan en lo sucesivo «el grupo DB»). El grupo DB opera en el ámbito del transporte nacional e internacional de mercancías y pasajeros, la logística y los servicios auxiliares en el transporte ferroviario. El gráfico 1 recoge una descripción simplificada de las diversas operaciones del grupo DB.

([5]) Por lo que respecta a la medida 1 (véase el punto 39), según la información facilitada por Alemania, la base de cálculo de la transferencia de pérdidas o ganancias es la «Ergebnis nach Steuern» (beneficios después de impuestos) de DB Cargo AG. Los beneficios después de impuestos de DB Cargo AG también incluyen los beneficios después de impuestos de las filiales nacionales. Aparte de DB Cargo AG, se tienen en cuenta las siguientes filiales nacionales:
— 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.

Gráfico 1

Organización empresarial del grupo DB



Fuente: informe anual integrado de Deutsche Bahn de 2023.

(11) Desde su creación en 1994, DB AG ha sido propiedad al 100 % del Estado Federal alemán. DB AG se ha ocupado de controlar, entre otras líneas de negocio, la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril del grupo DB. A lo largo de los años, DB AG ha tenido una participación en la empresa que explotaba la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril que ha oscilado entre el 92 y el 100 %; desde 2011, DB AG posee el 100 % de la empresa que explota la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril. La organización empresarial y el lugar que ocupa la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril dentro de la estructura del grupo DB ha cambiado con el tiempo.

(12) En el período investigado (desde el 1 de enero de 2012 para la medida 1 y a partir del 20 de septiembre de 2008 para las medidas 2 a 4), tal como se describe en la sección 2.3, la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril de DB AG fue explotada por varias entidades. Para facilitar la lectura, salvo que se indique lo contrario, el término «DB Cargo» designa a la entidad perteneciente al grupo DB y encargada de la explotación de la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril de dicho grupo:

a) entre el 1 de septiembre de 2003 y el 15 de febrero de 2009, la entidad que explotaba la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril estaba registrada con la razón social Railion Deutschland AG;

b) entre el 16 de febrero de 2009 y el 29 de octubre de 2012, la entidad que explotaba la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril estaba registrada con la razón social DB Schenker Rail Deutschland AG;

c) el 30 de octubre de 2012, la razón social pasó a ser DB Schenker Rail AG;

d) desde el 1 de marzo de 2016, la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril se explota bajo la razón social DB Cargo.

(13) DB Cargo es una filial directa propiedad al 100 % de DB AG desde 2016. Anteriormente, desde el 1 de enero de 2012, DB Cargo era una filial directa de DB Mobility Logistics AG (en lo sucesivo, «DB ML»). Antes de 2012, desde 2003, DB Cargo era una filial indirecta de DB ML. DB ML era propiedad directa al 100 % de DB AG, mientras que, como se describe en el considerando 11, la participación en la empresa de explotación del transporte de mercancías por ferrocarril era de al menos el 92 %. Así pues, desde 2011 DB Cargo era íntegramente propiedad indirecta de DB AG, mientras que antes de 2011 DB AG había tenido una participación indirecta mínima del 92 % en DB Cargo.

(14) Hasta el 31 de diciembre de 2015, DB ML se encargaba de diversos servicios ofrecidos por el grupo DB, en particular las actividades de transporte ferroviario del grupo DB (pasajeros y mercancías). DB Cargo (que hasta el 29 de febrero de 2016 estaba registrada como DB Schenker Rail AG) era una filial propiedad al 100 % de DB ML, junto con otras filiales, como las dos filiales de transporte ferroviario de pasajeros DB Regio AG y DB Fernverkehr AG. El 26 de agosto de 2016, DB ML se fusionó con DB AG. Como consecuencia de ello, DB Cargo, DB Regio AG y DB Fernverkehr AG pasaron a ser filiales directas de DB AG. El acuerdo de fusión fue firmado entre DB AG y DB ML y, por consiguiente, aprobado por las respectivas asambleas generales de las dos empresas el 15 de julio de 2016. El acuerdo de fusión tenía efecto retroactivo a partir del 1 de enero de 2016.

(15) DB AG, desde su creación en 1994, y DB Cargo, desde 2009, están constituidas como *Aktiengesellschaften* («AG»), es decir, sociedades anónimas con arreglo al Derecho de sociedades alemán. Lo mismo puede decirse de DB ML durante su existencia. En particular, las *Aktiengesellschaften* se rigen por la Ley alemana de sociedades anónimas (*Aktiengesetz*, AktG). En una AG, los accionistas están representados en la asamblea general (*Hauptversammlung*). Dicha asamblea elige a los representantes de los accionistas en el consejo de supervisión (*Aufsichtsrat*). Los representantes de los trabajadores se eligen de conformidad con la Ley alemana de cogestión (*Mitbestimmungsgesetz*, MitbestG). El consejo de supervisión elige a los miembros de la junta directiva (*Vorstand*), responsable de la gestión de la AG. Mientras que los miembros de la junta directiva son elegidos por el consejo de supervisión, con arreglo a la legislación por la que se rigen las *Aktiengesellschaften*, la junta directiva de estas sociedades anónimas es independiente tanto del consejo de supervisión como de la asamblea general, en el sentido de que esta última, en principio, no puede dar instrucciones a la junta directiva ([6]).

(16) El cuadro 1 muestra los ingresos del grupo DB, así como del grupo DB Cargo y de DB Cargo considerados individualmente, durante el período investigado.

Cuadro 1

Ingresos del grupo DB y DB Cargo entre 2012 y 2023 ([7])

(en millones EUR)

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

Fuente: informes integrados del grupo DB y estados financieros anuales de DB Cargo.

(17) Por lo que se refiere al proceso de toma de decisiones dentro del grupo DB, el reglamento interno («Geschäftsordnung») de la junta directiva de DB AG reserva a su junta directiva las decisiones relativas a la planificación a corto y medio plazo, así como a los objetivos estratégicos a largo plazo. Además, la junta directiva también decide sobre la emisión, modificación y revocación de las directrices del grupo. En cuanto a medidas individuales concretas, también es necesario que la junta directiva adopte una decisión al respecto, aunque afecten a filiales o empresas asociadas, en los siguientes casos ([8]):

a) inicio y suspensión de ámbitos clave de actividad, cambios fundamentales en la organización de la empresa y celebración, modificación y cancelación de acuerdos empresariales ([9]);

b) constitución de empresas; adquisición, venta y cambio de participaciones (incluidas las medidas de conversión y capital) por un valor igual o superior a 10 millones EUR, con excepción de las medidas dentro del grupo;

c) adquisición, venta, gravamen y otras enajenaciones de bienes inmuebles y otros derechos de propiedad por un valor igual o superior a 10 millones EUR, excluida la concesión de hipotecas sobre terrenos;

d) emisión de valores, contratación de préstamos y concesión de préstamos: sin incluir los empréstitos fuera del grupo con un plazo inferior a un año y la concesión y contratación de préstamos dentro del grupo;

([6]) Esto se desprende del artículo 76, apartado 1, de la *Aktiengesetz*.

([7]) Las cifras correspondientes al grupo DB y al grupo DB Cargo se basan en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Por el contrario, los ingresos individuales de DB Cargo se basan en las normas contables establecidas en el Código de Comercio alemán (*Handelsgesetzbuch*, HGB). Por lo tanto, estas cifras no son plenamente comparables.

([8]) La relación de medidas individuales para las que se requiere la aprobación de la junta directiva no ha cambiado desde 2010; antes de esa versión, los umbrales monetarios contemplados en las letras b), c), e) y f) eran inferiores.

([9]) Por «acuerdos empresariales» («Unternehmensverträge») se entienden los acuerdos regulados por los artículos 291 y siguientes de la AktG, incluidos los acuerdos de control y los acuerdos de transferencia de ganancias.

e) aceptación y concesión de garantías fuera de la actividad normal; aceptación y concesión de garantías en el marco de la actividad normal por un volumen igual o superior a 10 millones EUR;

f) aprobación de proyectos de inversión, gasto, alquiler y arrendamiento incluidos en la planificación empresarial con un volumen igual o superior a 250 millones EUR; aprobación de proyectos incluidos en la planificación empresarial cuyo valor total / valor total previsto o necesidades de capital superen la planificación en 10 millones EUR o más; aprobación adicional de proyectos no incluidos en la planificación empresarial por un volumen igual o superior a 10 millones EUR;

g) cambios en la composición del consejo de administración, la dirección y otros cargos directivos, en la medida en que pertenezcan al círculo de administración del grupo;

h) nombramiento y cese de los representantes generales de la empresa, así como la concesión y revocación de poderes para representar a la empresa.

(18) De conformidad con el reglamento interno, las decisiones de la junta directiva de DB AG se adoptan por unanimidad. Si no se llega a un consenso, la decisión debe ser aprobada por mayoría de dos tercios de los miembros que participan en el proceso de toma de decisiones para que tenga validez.

(19) Por lo que se refiere a las relaciones con el consejo de supervisión de DB AG, la junta directiva de DB AG presenta anualmente por escrito al consejo de supervisión un plan empresarial a corto y medio plazo que abarca todos los ámbitos clave de actividad de la empresa.

(20) Además, algunas medidas individuales, aunque afecten a filiales o empresas asociadas, requieren la aprobación del consejo de supervisión de DB AG. Según el catálogo de operaciones empresariales que requieren dicha aprobación por parte del consejo de supervisión de DB AG, dichas medidas incluyen, en particular, las siguientes ([10]):

a) inicio de nuevos ámbitos de actividad significativos o abandono de ámbitos de actividad significativos existentes;

b) cambios fundamentales en la organización de la empresa y del grupo;

c) cambios en la distribución de las actividades del consejo de administración y cambios en los representantes generales de la empresa;

d) constitución, adquisición o disolución de sociedades y adquisición y venta de participaciones sociales, incluidos cambios en el coeficiente de participación en el capital y la participación en una ampliación de capital a cambio de aportaciones, con excepción de las operaciones intragrupo si el valor de la medida individual supera los 25 millones EUR;

e) medidas relativas a las sociedades del grupo y las participaciones que tengan una importancia fundamental o perjudicial para la empresa o el grupo, o que tengan repercusiones financieras significativas;

f) adquisición, venta y gravamen de bienes inmuebles y derechos de propiedad, así como otras enajenaciones de los mismos, si el valor de la medida individual supera los 25 millones EUR;

g) emisión de obligaciones u otros empréstitos con un plazo superior a un año, con excepción de los empréstitos de filiales o empresas asociadas;

h) asunción de garantías y concesión de reconocimientos de deuda y otras garantías fuera de la actividad normal, si el valor de la medida individual supera los 5 millones EUR;

i) concesión de préstamos fuera de la actividad normal si el valor de la medida individual supera los 5 millones EUR, con excepción de los préstamos a filiales o empresas asociadas;

([10]) No se ha producido ninguna modificación en la relación de dichas medidas en las distintas versiones del reglamento interno aplicable entre 2008 y la fecha de la presente Decisión.

j) acuerdos de cooperación que vayan más allá del ámbito de la actividad normal y sean de vital importancia para la empresa;

k) proyectos de inversión que no estén ya incluidos en la planificación empresarial a corto y medio plazo, si su importe supera los 10 millones EUR en casos concretos.

(21) Según los estatutos de DB AG, el consejo de supervisión de DB AG está compuesto por veinte miembros. Diez miembros son representantes de los accionistas y los otros diez de los trabajadores. Por lo que respecta a los diez representantes de los accionistas, siete de ellos son elegidos por la asamblea general, mientras que el Gobierno federal tiene derecho a nombrar directamente a tres miembros del consejo de supervisión. De conformidad con el reglamento interno del consejo de supervisión de DB AG, las decisiones del consejo de supervisión requieren una mayoría de los votos emitidos, a menos que la ley o los estatutos de DB AG exijan una mayoría diferente. Si una votación se salda en un empate, la persona que ostenta la presidencia dispone de dos votos en otra votación sobre el mismo asunto.

(22) El reglamento interno de DB Cargo aplicable a la junta directiva prevé que su consejo de administración decide de forma colegiada sobre todos los asuntos de importancia fundamental o material para la empresa, así como sobre los asuntos que la ley, sus estatutos o su reglamento interno le asignen para tomar una decisión. Las decisiones se adoptan por unanimidad o, en su defecto, por mayoría cualificada, siguiendo la misma línea que se describe en el considerando 18 para el consejo de administración de DB AG. El reglamento interno de la junta directiva de DB Cargo se complementa con un listado de operaciones comerciales que obligatoriamente requieren la aprobación de la matriz directa de DB Cargo. Esas medidas son ([11]):

a) todos los asuntos de importancia fundamental y material;

b) inicio y suspensión de ámbitos clave de actividad, cambios fundamentales en la organización de la empresa y celebración, modificación y rescisión de contratos empresariales;

c) constitución de sociedades;

d) adquisición, venta y cambio (incluidas las medidas de conversión y capital) de participaciones, con excepción de las medidas i) en las que solo intervengan empresas que, directa o indirectamente, son propiedad exclusiva de DB AG, o ii) cuyo objeto es una participación que no está plenamente consolidada y cuyo valor es inferior a 10 millones EUR;

e) adquisición y venta de operaciones o partes de operaciones, con excepción de las medidas i) en las que solo intervengan empresas que, directa o indirectamente, son propiedad exclusiva de DB AG, o ii) cuyo valor es inferior a 10 millones EUR;

f) adquisición, venta, gravamen y otras enajenaciones de bienes inmuebles y otros derechos de propiedad por un valor igual o superior a 10 millones EUR, excluida la concesión de hipotecas sobre terrenos;

g) emisión de valores, contratación de préstamos y concesión de préstamos; sin incluir los empréstitos fuera del grupo con un plazo inferior a un año o la concesión de préstamos a DB AG y DB Finance B.V. o la toma de préstamos de dichas entidades;

h) aceptación y concesión de garantías fuera de la actividad normal; aceptación y concesión de garantías en el marco de la actividad normal por un volumen igual o superior a 10 millones EUR;

i) aprobación de proyectos de inversión, gasto, alquiler y arrendamiento incluidos en la planificación empresarial con un volumen igual o superior a 250 millones EUR; aprobación y ejecución de proyectos incluidos en la planificación empresarial cuyo valor total o necesidades de capital superen la planificación en 10 millones EUR o más; además, aprobación y ejecución de proyectos no incluidos en la planificación empresarial por un volumen igual o superior a 10 millones EUR;

j) cambios en la composición de los consejos de administración y otros puestos ejecutivos.

([11]) Al igual que en el caso de las medidas individuales descritas en el considerando 17, las versiones más antiguas de los años 2009 y 2011 contemplan umbrales monetarios más bajos. Asimismo, la versión de 2011 se refiere en la letra f) también a DB ML, no solo a DB AG y DB Finance B.V.

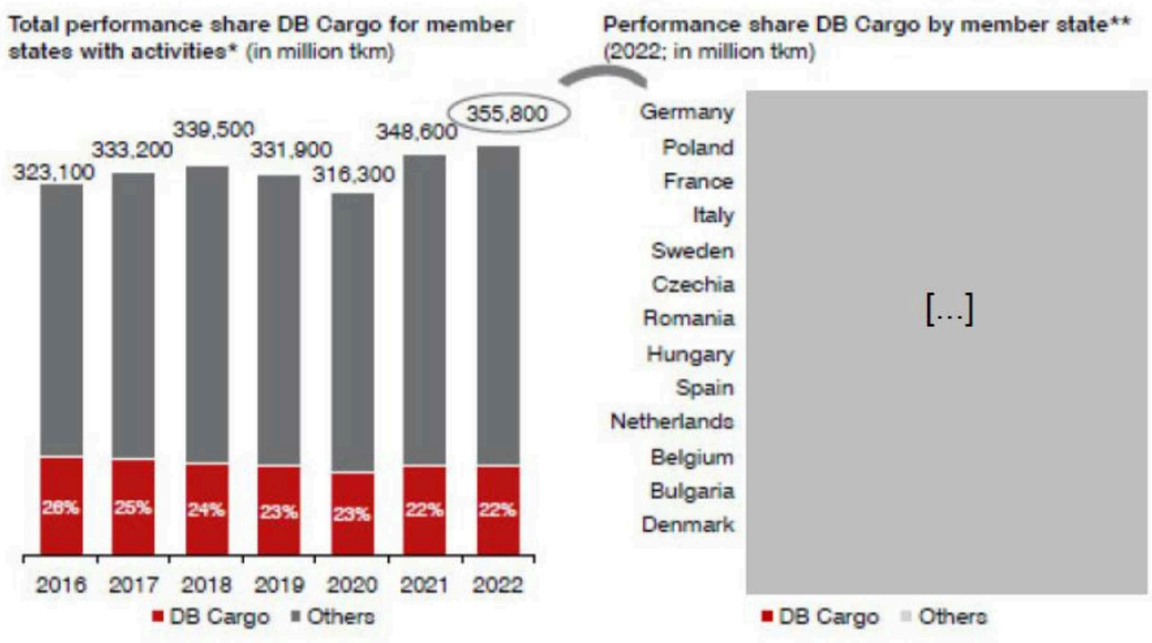
2.2. Actividades de DB Cargo y posición en diversos mercados de servicios

(23) Alemania indica que DB Cargo es uno de los principales operadores de transporte de mercancías por ferrocarril de Europa y desempeña un papel fundamental en el transporte de mercancías por toda la Unión. Asimismo, explica que la misión de DB Cargo es prestar servicios de transporte de mercancías por ferrocarril sostenibles, tanto nacionales como transfronterizos, centrándose en la reducción de las emisiones de carbono y ofreciendo soluciones logísticas fiables en diversas industrias.

(24) Alemania señala además que DB Cargo explota una amplia red en toda Europa, desplazando millones de toneladas de mercancías al año, en particular materias primas, bienes industriales y productos de consumo, y que DB Cargo aprovecha su amplia red ferroviaria europea para ofrecer una logística integrada y transfronteriza, en consonancia con los objetivos de sostenibilidad de la UE. En este contexto, Alemania explica que DB Cargo opera en trece Estados miembros y ostenta cuotas en el rendimiento total del transporte de mercancías por ferrocarril (medido en toneladas-kilómetro) ([12]) superiores al [...] % a escala nacional en Bélgica, Dinamarca, Francia, Alemania, Países Bajos y Rumanía (cuadro 2). En términos globales, en 2022, en todos los Estados miembros en los que opera DB Cargo, la empresa tenía una cuota de aproximadamente el [...] % del sector del transporte de mercancías por ferrocarril. El gráfico 2 muestra la cuota de mercado total de DB Cargo en el mercado interior, limitada a los Estados miembros en los que opera la empresa. El gráfico pone de relieve que entre 2016 y 2022 DB Cargo perdió cuotas de mercado en relación con el volumen de operaciones, es decir, toneladas-kilómetro.

Gráfico 2

Cuota de mercado total de DB Cargo en los Estados miembros en que desarrolla su actividad



Fuente: estudio LIC/Verkehr de 6 de septiembre de 2023 presentado por Alemania, página 9.

(25) Alemania indica que, debido a la creciente integración del mercado europeo del transporte de mercancías por ferrocarril, las filiales de DB Cargo contribuyen a facilitar el transporte transfronterizo de los clientes de DB Cargo dentro de Europa y hacia Asia, ya que alrededor del [...] % de las actividades de transporte de mercancías por ferrocarril en 2022 en Alemania se realizaron a través del transporte transfronterizo.

([12]) Tonelada-kilómetro es la unidad de medida del transporte de mercancías que representa el transporte ferroviario de una tonelada (1 000 kilogramos) de mercancías a una distancia de un kilómetro. Esta unidad (tonelada-kilómetro) es crucial para evaluar el transporte de mercancías por ferrocarril en la Unión, ya que proporciona una medida normalizada del peso y la distancia de las mercancías transportadas por ferrocarril. Esto ayuda a evaluar el rendimiento de los operadores, hacer un seguimiento de las variaciones en el volumen de mercancías y contribuir a los objetivos de sostenibilidad promoviendo el ferrocarril como alternativa de emisiones más bajas al transporte por carretera. A través del Programa de Seguimiento del Mercado Ferroviario (RMMS), los datos en toneladas-kilómetro permiten realizar comparaciones en todo el mercado interior, orientando así la política y la inversión para mejorar la competitividad ferroviaria y avanzar hacia los objetivos de reducción de emisiones.

(26) Alemania explica además que, en Alemania, DB Cargo representó el 43 % de todas las actividades de transporte de mercancías por ferrocarril en 2022, pero que la cuota de DB Cargo disminuía continuamente mientras aumentaba la cuota de los competidores en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril alemán. Alemania indica que, si bien en 2016 DB Cargo todavía fue responsable del 54 % del tráfico alemán de mercancías por ferrocarril, su cuota disminuyó en 11 puntos porcentuales (o el 20 %) en los siete años siguientes.

(27) En Dinamarca y los Países Bajos, DB Cargo actúa como operador histórico (tras la integración de otros operadores) con una cuota del mercado local del [...] y el [...] %, respectivamente.

Cuadro 2

Posición de DB Cargo en los mercados de transporte de mercancías por ferrocarril en varios Estados miembros

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	

Fuente: estudio LIC/Verkehr de 6 de septiembre de 2023 presentado por Alemania, página 8.

(28) En el mercado más amplio del transporte de mercancías por ferrocarril, Alemania explica que DB Cargo opera en tres subsegmentos principales: i) el segmento de servicio de vagón completo, ii) el segmento de servicio de tren bloque y iii) el segmento del transporte combinado.

(29) En el segmento de servicio de vagón completo, DB Cargo presta servicios flexibles de transporte de mercancías para envíos más pequeños. Recoge vagones individuales de múltiples clientes, los consolida en trenes completos en estaciones de clasificación y los transporta por toda Europa. Este servicio es esencial para las industrias que necesitan transportar pequeñas cantidades de mercancías que no llenan trenes enteros.

(30) En el segmento de servicio de tren bloque, DB Cargo ofrece trenes específicos para grandes clientes, lo que permite el transporte directo y punto a punto de mercancías sin paradas intermedias. Este servicio es perfecto para las mercancías a granel, como el carbón, el acero y los productos químicos, así como para los grandes envíos de contenedores. El servicio de trenes bloque ayuda a las industrias a garantizar una logística más rápida y rentable, con una elevada fiabilidad en largas distancias.

(31) DB Cargo también opera en el sector del transporte combinado, en el que las mercancías se trasladan utilizando múltiples modos de transporte (por ejemplo, por ferrocarril o carretera, marítimo). En este modelo, los contenedores, las cajas móviles y los semirremolques se transportan por ferrocarril durante la parte de larga distancia del trayecto y, a continuación, se transfieren a camiones o buques para el trayecto final. Este servicio favorece la transferencia modal de la carretera al ferrocarril, reduciendo las emisiones de CO_2 y potenciando las soluciones logísticas intermodales en toda Europa.

(32) En este contexto, Alemania alega que, en general, el sector europeo del transporte de mercancías por ferrocarril puede considerarse competitivo y que un estudio reciente de 2022 encargado por la ERFA llega a las siguientes conclusiones sobre la dinámica competitiva en el sector europeo del transporte de mercancías por ferrocarril: «Actualmente existe un alto nivel de rivalidad entre los distintos agentes del transporte de mercancías por ferrocarril. Las operaciones en el extranjero de los operadores históricos y los rivales internacionales (antiguos nuevos operadores en el mercado) están ampliando sus actividades internacionales, centrándose principalmente en los servicios internacionales de larga distancia. Por consiguiente, los expedidores, los transitarios y las empresas de logística, así como los operadores intermodales, pueden elegir entre varios operadores de transporte de mercancías por ferrocarril capaces dentro de un país o a lo largo de corredores internacionales». Alemania alega, además, que este mismo estudio también llega a las siguientes conclusiones con respecto a la competitividad del sector alemán del transporte de mercancías por ferrocarril: «Como consecuencia de ello, el mercado del transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril en Alemania pasó a ser muy competitivo y los nuevos operadores querían arrebatar cuota de mercado a Deutsche Bahn en todos los segmentos de negocio. A día de hoy, los rivales se han hecho con más del 50 % del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril en Alemania».

(33) Por lo que se refiere al sector alemán del transporte de mercancías por ferrocarril, Alemania sostiene que, al considerar los diferentes segmentos de negocio del sector del transporte de mercancías por ferrocarril descritos anteriormente, DB Cargo fue, con diferencia, el proveedor más importante de servicios de transporte de vagón completo en Alemania en 2022, concentrando alrededor del [...] % de todo el volumen de transporte de vagón completo. Alemania defiende que la ausencia de grandes competidores en este segmento de negocio puede explicarse por el hecho de que el segmento del transporte de vagón completo lleva siendo sistemáticamente deficitario desde hace varios años y, por lo tanto, no resulta atractivo para nuevos operadores sin subvenciones.

(34) A este respecto, Alemania alega que, mientras que DB Cargo transformará su segmento de negocio para mejorar la eficiencia y la calidad de los productos, en 2023 Alemania empezó a incrementar las ayudas estatales al transporte de vagón completo.

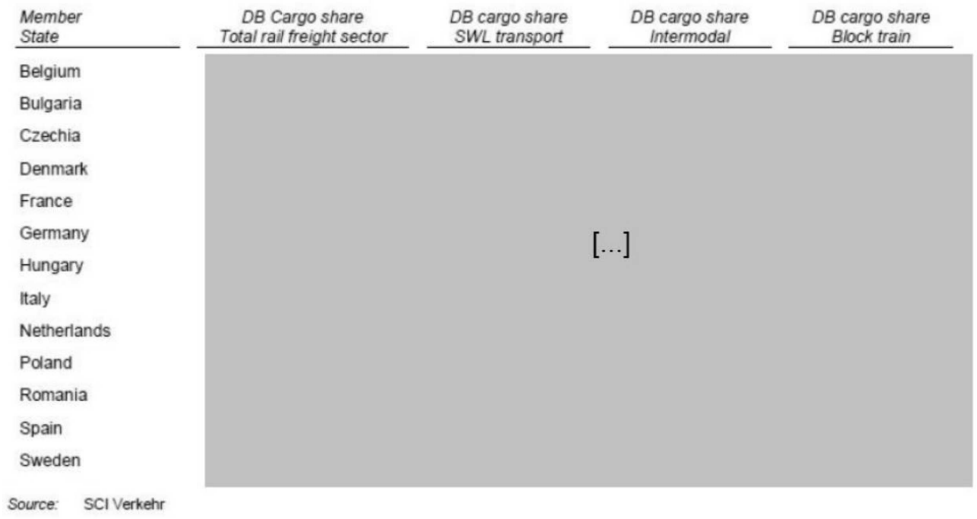
(35) En cuanto al transporte combinado, Alemania explica además que DB Cargo carece de un sistema integrado de producción de transporte y que, si bien DB Cargo tenía una cuota de alrededor del [...] % del tráfico en Alemania en 2022, se enfrenta a la competencia cada vez más fuerte y diversificada que ejercen, entre otros, Metrans, HUPAC, TX Logistik y SBB Cargo International.

(36) En el segmento del servicio de tren bloque, Alemania indica que en 2022 DB Cargo tenía una cuota de entre el [...] y el [...] % del volumen de transporte de mercancías por ferrocarril en Alemania y considera que se trata de una cuota de mercado modesta si se tienen en cuenta los antecedentes de DB Cargo como empresa histórica de transporte de mercancías por ferrocarril. En este segmento, DB Cargo se enfrenta a una fuerte competencia por parte de Captrain Deutschland (perteneciente al grupo SNCF), TX Logistik (una empresa logística independiente de ámbito paneuropeo) y un gran número de competidores más pequeños.

(37) El cuadro 3 ofrece una visión general de la cuota de DB Cargo del volumen de transporte de mercancías por ferrocarril en los Estados miembros en los que opera (en 2022).

Cuadro 3

Posición de DB Cargo por actividad en varios Estados miembros



Fuente: información facilitada por Alemania el 31 de octubre de 2023, página 28.

(38) Alemania señala que DB Cargo únicamente se ocupa de una pequeña parte del volumen total del transporte en la mayoría de los Estados miembros pertinentes. A este respecto, Alemania subraya que DB Cargo solo supera una cuota del [...] % en Dinamarca ([13]), Alemania y Países Bajos ([14]), y que, en la mayoría de los Estados miembros, DB Cargo presta incluso menos del [...] % de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril.

2.3. **Las medidas investigadas**

(39) La Decisión de incoación señalaba las cuatro medidas siguientes concedidas en favor de DB Cargo. Se describen en esta sección teniendo en cuenta las precisiones fácticas aportadas por Alemania y por las partes interesadas durante el procedimiento de investigación.

2.3.1. *Compensación de las pérdidas anuales de DB Cargo en virtud del acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias («medida 1»)*

(40) DB Cargo ha transferido sus pérdidas a su sociedad matriz en virtud de un acuerdo de control y transferencia de pérdidas y ganancias que se aplica desde el 1 de enero de 2012 (en lo sucesivo, «ATPG»).

(41) El ATPG se celebró el 25 de octubre de 2012 entre DB Cargo (denominada en aquel momento DB Schenker Rail Deutschland AG) y su sociedad matriz (en aquel momento DB ML, a su vez propiedad al 100 % de DB AG) como parte de un contrato designado como acuerdo de control y transferencia de ganancias (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*) ([15]). De conformidad con el ATPG, la sociedad matriz de DB Cargo (hasta 2016, DB ML, y desde la absorción de esta última en 2016, DB AG) se ha comprometido a cubrir automáticamente las pérdidas de DB Cargo al final de cada ejercicio. A su vez, si DB Cargo obtiene beneficios al final de un ejercicio, DB Cargo se compromete a transferir automáticamente dichas ganancias a su matriz.

(42) Dado que el ATPG se concibió como *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*, también tiene repercusiones para la gestión de la filial controlada («beherrscht») por la sociedad matriz en virtud del acuerdo. Atendiendo al ATPG, DB Cargo colocó la gestión de los negocios de su empresa bajo el control de DB ML. Por consiguiente, la junta directiva de DB ML estaba facultada para dar instrucciones a la junta directiva de DB Cargo sobre la gestión de los negocios de la sociedad. No obstante, la gestión y representación empresariales se mantuvieron en la junta directiva de DB Cargo. Por otro lado, el derecho de DB ML de dar instrucciones a la junta directiva de DB Cargo excluía la posibilidad de dar instrucciones respecto de la modificación, el mantenimiento o la rescisión del ATPG.

(43) El ATPG también estableció la unidad fiscal entre DB Cargo y DB AG. Esta unidad fiscal se aplica tanto a efectos del impuesto sobre sociedades como del IVA. La unidad del impuesto sobre sociedades vinculada al ATPG permite que las pérdidas y ganancias de distintas empresas del grupo se compensen entre sí en lugar de pagar el impuesto sobre sociedades por cada filial individual. La unidad fiscal a efectos del IVA se deriva del hecho de que el ATPG establece el control de DB ML (y posteriormente DB AG) sobre DB Cargo. La unidad fiscal a efectos del IVA se traduce en que los flujos internos no estén sujetos al IVA.

([13]) Por lo que se refiere a la cuota de DB Cargo en el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril en Dinamarca, Alemania sostiene que no procede considerar Dinamarca como un mercado geográfico de transporte de mercancías por ferrocarril, sino un país de tránsito, y que, en este contexto, DB Cargo absorbió el operador histórico nacional en 2001 y presta servicios de transporte de mercancías por ferrocarril para conectar Alemania, en cuanto mayor economía europea, con Escandinavia.

([14]) En relación con la cuota de DB Cargo en el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril en los Países Bajos, Alemania alega que, al igual que sucede con Dinamarca, el volumen neerlandés de transporte de mercancías por ferrocarril es comparativamente bajo (alrededor del 5 % del volumen alemán) y que, al igual que en Dinamarca, DB Cargo adquirió el operador histórico nacional en 2001 por razones de tránsito y conectividad entre países, como la conexión de los puertos neerlandeses y belgas con Génova a través de Alemania y la conexión del mar del Norte con el mar Mediterráneo a través de Bélgica y Francia. Por consiguiente, Alemania sostiene que no procede considerar a los Países Bajos como un mercado geográfico del transporte de mercancías por ferrocarril independiente de los sectores del transporte de mercancías por ferrocarril de sus países vecinos.

([15]) Un «Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag» es un tipo de acuerdo que se rige por los artículos 291, 293 y siguientes de la *Aktiengesetz*. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 293, apartado 1, de la AktG, los acuerdos regulados por los artículos 291 y siguientes solo surten efecto con la aprobación de la asamblea general. La resolución requiere una mayoría de al menos tres cuartas partes del capital social representado para ser aprobada. Los estatutos pueden prever una mayoría de capital más amplia y requisitos adicionales.

(44) DB ML firmó el ATPG como sociedad matriz y DB Cargo lo firmó el 25 de octubre de 2012 ([16]), y recibió la aprobación de las respectivas asambleas generales de DB ML y DB Cargo el 26 de octubre de 2012. El acuerdo preveía su aplicación retroactiva a partir del 1 de enero de 2012 ([17]).

(45) Cuando DB ML y DB Cargo firmaron el ATPG, también había en vigor un acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias entre DB AG y DB ML ([18]). En virtud de dicho acuerdo, DB AG se comprometía a cubrir automáticamente las pérdidas de DB ML al final de cada ejercicio mientras estuviera vigente el acuerdo. Por su parte, DB ML se comprometía a transferir automáticamente sus ganancias a DB AG al final de cada ejercicio. De este modo, cualquier incidencia en la situación financiera de DB ML debido al ATPG de 2012 entre DB ML y DB Cargo podía tener repercusiones directas en el presupuesto de DB AG. Este acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias entre DB AG y DB ML siguió vigente hasta la fusión de ambas empresas en 2016.

(46) El 26 de agosto de 2016, como parte de la fusión entre DB AG y DB ML, el ATPG celebrado entre DB ML y DB Cargo se transfirió a DB AG. DB AG, como nueva sociedad matriz, asumió los derechos y obligaciones de DB ML en relación con DB Cargo. Al mismo tiempo, el acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias celebrado en 2003 entre DB AG y DB ML quedó sin efecto.

(47) Alemania alega que siempre hubo una cadena de ATPG (con diferentes niveles de sociedades participadas) en el período comprendido entre el 31 de diciembre de 1999 y la transferencia del ATPG en 2016 de DB ML a DB AG, por la que DB Cargo pasaba a ser la filial finalmente afectada y DB AG la matriz afectada en última instancia. Entre el 1 de junio y el 31 de diciembre de 1999, existía un ATPG directo entre DB AG y DB Cargo.

(48) De acuerdo con las condiciones que preveía, el ATPG tenía una vigencia inicial de cinco años (es decir, desde el 1 de enero de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2016), período durante el cual solo podía resolverse por razones de peso («wichtige Gründe»). El ATPG establece que DB ML tiene, en particular, derecho a resolverlo por razones de peso en caso de que deje de poseer la mayoría de los derechos de voto en DB Cargo.

(49) Alemania explica además que las autoridades tributarias del país consideran que solo circunstancias muy excepcionales pueden justificar la resolución extraordinaria de un ATPG durante el período de vigencia mínimo de cinco años. A este respecto, Alemania se remite a las directrices de las autoridades tributarias alemanas sobre el impuesto de sociedades («Körperschaftsteuerrichtlinien», KStR), que establecen que si un ATPG que aún no ha permanecido en vigor durante cinco años consecutivos se resuelve mediante una notificación de resolución o de mutuo acuerdo, el acuerdo seguirá vigente durante los años en que se haya aplicado a efectos fiscales si la resolución se basa en razones de peso. Puede considerarse que existen razones de peso, en particular, en caso de venta o aportación de la participación por parte de la sociedad matriz, fusión, escisión o liquidación de la sociedad matriz o de la sociedad filial. Si en el momento de la celebración del acuerdo ya era evidente que el ATPG se resolvería antes de que finalizaran los cinco primeros años, no procede asumir la existencia de razones de peso. Si no existen razones de peso, el ATPG debe considerarse sin efecto desde el principio con arreglo al Derecho tributario ([19]).

(50) Alemania sostiene que, atendiendo a las directrices de las autoridades tributarias alemanas, solo las operaciones comparables a una venta o cualquier otra medida de reestructuración fundamental que conduzca a un cambio de propiedad o de control habrían justificado una resolución anticipada. Durante el período mínimo inicial de cinco años no hubo circunstancias desencadenantes comparables que justificasen la resolución del ATPG. Los únicos cambios en la estructura empresarial que se produjeron durante el período comprendido entre 1999 y la actualidad se limitaron a medidas de reorganización interna que claramente no podían considerarse razones de peso.

([16]) El acuerdo lo firmaron dos miembros de la junta directiva de DB ML («Vorstand») y dos miembros de la junta directiva de DB Schenker Rail Deutschland AG.

([17]) El ATPG se publicó en el registro mercantil para DB Cargo, requisito para la validez del acuerdo, el 18 de diciembre de 2012.

([18]) Dicho ATPG se celebró en 2003.

([19]) Redacción original en la sección R14.5, apartado 6, del 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) El ATPG prevé asimismo que, tras la vigencia inicial de cinco años, se prorrogaba automáticamente al final de cada ejercicio un año adicional, a menos que una de las dos partes decidiera resolverlo. Para resolver el ATPG, la parte de que se trate debe notificar su intención con tres meses de antelación, es decir, para que la resolución surta efecto en el ejercicio siguiente de DB Cargo, la parte debe comunicar la resolución del ATPG al menos tres meses antes de que finalice el ejercicio en curso de DB Cargo.

(52) En el momento de la adopción de la Decisión de incoación, el ATPG seguía en vigor y no estaba prevista su resolución. No obstante, en el transcurso del procedimiento de investigación formal, Alemania informó a la Comisión de que el ATPG entre DB AG y DB Cargo había sido resuelto con efecto a finales de 2024.

(53) Desde la entrada en vigor del actual ATPG, no se han transferido ganancias de DB Cargo a DB AG (o, antes de 2016, a DB ML). Sobre la base del ATPG celebrado en 2012, las pérdidas de DB Cargo han sido cubiertas por su matriz (DB ML y posteriormente DB AG). Dado que se han transferido todas las pérdidas generadas, se ha evitado que las pérdidas de DB Cargo afecten a su balance y, por ende, que las pérdidas acumuladas le ocasionen cualquier incidencia financiera negativa. El cuadro 4 muestra la evolución del capital suscrito y del patrimonio neto total de DB Cargo y las pérdidas anuales generadas, según el estado financiero anual de DB Cargo ([20]), hasta el 31 de diciembre de 2023.

Cuadro 4

Patrimonio neto de DB Cargo y pérdidas anuales (EBT) cubiertas por la sociedad matriz en virtud del ATPG de 2012 hasta el 31 de diciembre de 2023

(millones EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Capital suscrito	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Patrimonio neto total	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Pérdidas anuales	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) Este aumento interanual de 21 millones EUR corresponde a un incremento de la reserva de capital debido a la transferencia de todas las acciones de DB Cargo Logistics GmbH, anteriormente propiedad de Schenker AG, a DB Cargo AG.

([2]) El capital suscrito se incrementó en 6 000 EUR en relación con la aportación (*Einlage*) de seis participaciones (*Beteiligungen*). El valor de la aportación de las seis participaciones que excedía del incremento del capital suscrito se transfirió a la reserva de capital por valor de 105 millones EUR.

Fuente: estados financieros de DB Cargo de 2012 a 2023.

(54) La gestión empresarial de DB Cargo se fundamenta en los planes estratégicos a medio plazo de DB Cargo (en lo sucesivo, «los planes a medio plazo»). Todos los años, estos planes a medio plazo se finalizan en octubre y se presentan al consejo de supervisión de DB Cargo para su aprobación en torno a noviembre o diciembre. Los planes a medio plazo de DB Cargo se coordinan anualmente con DB AG y forman parte de la planificación a medio plazo de todo el grupo. Además, las medidas y los conceptos incluidos en los planes a medio plazo también se incorporan al proceso de toma de decisiones de DB AG (a menos que las estrategias ya se hayan coordinado por separado con DB AG).

([20]) Elaborado con arreglo a lo dispuesto en el Código de Comercio alemán (*Handelsgesetzbuch*, HGB) y en la *Aktiengesetz*.

(55) Según Alemania, la elaboración de los planes anuales a medio plazo de DB Cargo está sujeta a un amplio proceso de varios meses en el que intervienen los departamentos de estrategia y control de DB Cargo y DB AG. La planificación del volumen y de los precios se basa en análisis preparados por institutos de estadística oficiales y entidades de previsión económica asentadas (por ejemplo, Oxford Economics, Eurostat, institutos nacionales de estadística) de la evolución económica en términos de mercado y competencia. Estas estadísticas se combinan con datos internos; los datos generados por los institutos de estadística oficiales y las entidades de previsión económica son compilados por los departamentos de estrategia de DB Cargo y DB AG para elaborar previsiones del mercado del transporte de mercancías. Las hipótesis para la evolución de los costes de las entidades nacionales están reguladas de forma centralizada para todas las unidades de negocio de DB AG y se basan en las fuentes de datos independientes antes mencionadas. Las principales categorías de costes incluyen, por ejemplo, sueldos y salarios, combustible/energía y cánones de acceso a las vías. Además, se tienen en cuenta los efectos de los programas estratégicos y de eficiencia en curso. Por otro lado, el servicio de gestión de activos de DB Cargo lleva a cabo una planificación detallada de las inversiones y los proyectos para poder cumplir la planificación del volumen desde el prisma operativo.

(56) Los planes a medio plazo contemplan un horizonte de planificación de cinco años; por ejemplo, el plan a medio plazo presentado al consejo de supervisión de DB Cargo el 9 de diciembre de 2016 abarcaba el período de planificación comprendido entre 2017 y 2021. La extensión de los planes a medio plazo oscila entre 40 y 159 páginas (en el caso del plan a medio plazo de 2015, que incluye una sección bastante completa sobre el proyecto «Zukunft Bahn»). Para cada año, los planes a medio plazo contienen, entre otros elementos, previsiones financieras y de resultados para los cinco años siguientes. En el caso del grupo DB Cargo, así como de DB Cargo, estos planes recogen datos referentes a la cuenta de pérdidas y ganancias y al balance. En el del resto de filiales, se incluyen indicadores seleccionados. Los principales indicadores de rentabilidad utilizados son el margen de beneficio antes de intereses e impuestos (EBIT) y el rendimiento del capital invertido (RCI), para los que también se establecen niveles objetivo ([21]). Todos los planes a medio plazo elaborados durante el período investigado prevén, como mínimo, los beneficios antes de impuestos al final del período de planificación. El cuadro 5 recoge los ingresos de explotación después de intereses ([22]), el margen EBIT y el RCI correspondientes a todos los planes a medio plazo ([23]) elaborados entre 2011 y 2021. Las cifras que figuran en el cuadro 5 se refieren a DB Cargo AG.

Cuadro 5

Planes a medio plazo de 2011 a 2021

(EBT en millones EUR)

		1.er año de planificación	2.º año de planificación	3.er año de planificación	4.º año de planificación	5.º año de planificación
2011	Ingresos de explotación después de intereses ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Margen EBIT ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	RCI ([3])	-	-	-	-	-
	Objetivo de RCI	-	-	-	-	-

([21]) El RCI se utiliza como indicador con un nivel objetivo desde el plan a medio plazo de 2015. Parece que hasta entonces solo se utilizaba el margen EBIT como indicación de los resultados objetivo.

([22]) Indicador utilizado en la presente Decisión como sustituto delo beneficio antes de impuestos (EBT) si el EBT no se incluye explícitamente en el plan a medio plazo pertinente.

([23]) Mientras que la base para el cálculo de las pérdidas y ganancias que deben transferirse con arreglo al ATPG son los beneficios después de impuestos («Ergebnis nach Steuern») de DB Cargo AG (incluidas las filiales nacionales) calculados con arreglo a los principios contables del HGB, los planes a medio plazo siguen las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Hasta el plan a medio plazo de 2018, las previsiones solo incluyen los ingresos de explotación después de intereses como resultado final de la previsión de pérdidas y ganancias.

(EBT en millones EUR)

		1.er año de planificación	2.º año de planificación	3.er año de planificación	4.º año de planificación	5.º año de planificación
2012	Ingresos de explotación después de intereses ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	RCI	-	-	-	-	-
	Objetivo de RCI	-	-	-	-	-
2013	Ingresos de explotación después de intereses	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	RCI	-	-	-	-	-
	Objetivo de RCI	-	-	-	-	-
2014	Ingresos de explotación después de intereses	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de margen EBIT					
	RCI	-	-	-	-	-
	Objetivo de RCI	-	-	-	-	-
2015	Ingresos de explotación después de intereses	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de margen EBIT	-	-	-	-	[…]
	RCI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de RCI	-	-	-	-	13,0 %
2016	Ingresos de explotación después de intereses	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	RCI ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de RCI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(EBT en millones EUR)

		1.er año de planificación	2.º año de planificación	3.er año de planificación	4.º año de planificación	5.º año de planificación
2017	Ingresos de explotación después de intereses	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	RCI ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de RCI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	Ingresos de explotación después de intereses	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de margen EBIT	-	-	-	-	-
	RCI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de RCI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019	Ingresos de explotación después de intereses	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de margen EBIT	-	-	-	-	-
	RCI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de RCI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	RCI ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de RCI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021	EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de margen EBIT	-	-	-	-	-
	RCI ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Objetivo de RCI	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

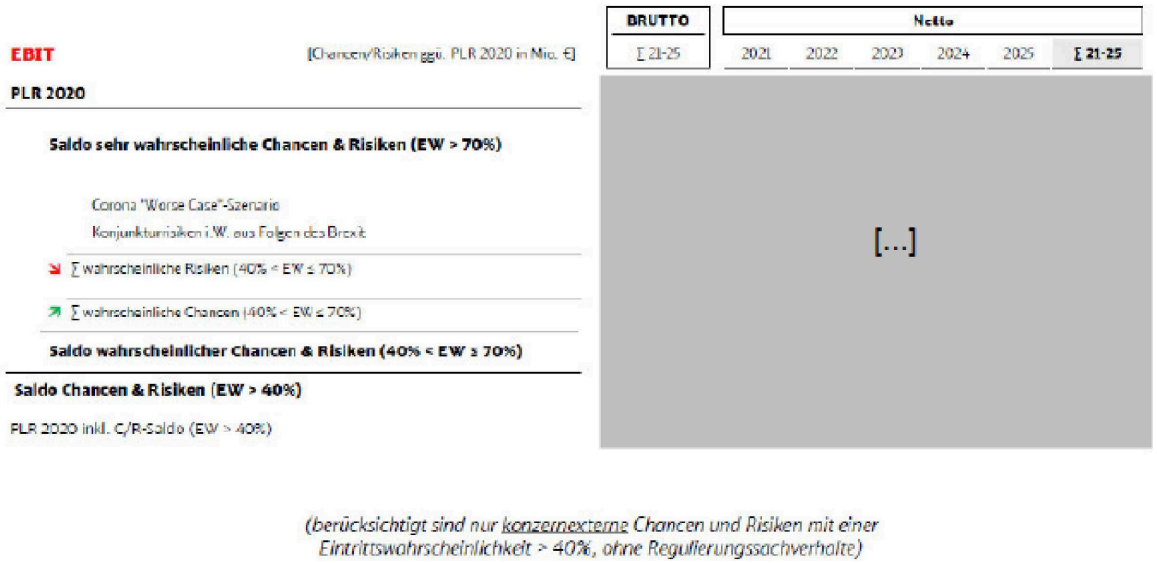
([1]) El plan se refiere a los ingresos de explotación II («Betriebsergebnis II»), que, a juicio de la Comisión, son los mismos que los ingresos de explotación después de intereses.
([2]) En porcentaje de los ingresos.
([3]) Aunque el RCI no se utiliza como indicador de resultados antes de 2015, los planes a medio plazo incluyen el capital invertido.
([4]) Ingresos de explotación después de intereses («operatives Ergebnis nach Zinsen»).
([5]) Las previsiones del RCI solo están disponibles para el grupo DB Cargo.
Fuente: planes a medio plazo de DB Cargo presentados por Alemania.

(57) Aparte de la planificación financiera, los planes a medio plazo incluyen análisis exhaustivos de la evolución actual y prevista del mercado, incluido su impacto en el rendimiento, y, desde 2016, una descripción y una evaluación de las estrategias y medidas adoptadas para mejorar los resultados de DB Cargo, en particular una descripción y una evaluación de las medidas que deben adoptarse en el seno de DB Cargo en el contexto de las iniciativas de reestructuración de todo el grupo de DB como «Zukunft Bahn» o «Starke Schiene» [literalmente, «ferrocarril robusto», que comprende la iniciativa «Starke Cargo» («Cargo robusto») como iniciativa complementaria específica para DB Cargo]. Además, los planes también incluyen comparaciones de planes a medio plazo anteriores con explicaciones sobre las desviaciones con respecto a la planificación previa.

(58) Por otro lado, desde el plan a medio plazo de 2015, los planes también recogen una previsión de los riesgos y las oportunidades que pueden tener incidencia en el EBIT y que tienen una probabilidad de materialización superior al 40 %, pero que no están incluidos en el escenario de referencia de la planificación. En los planes de los años 2017, 2019 y 2020 solo se habían determinado los riesgos adicionales en esta categoría. No se señaló ninguna oportunidad adicional. Estos riesgos adicionales pueden ser significativos, como se desprende claramente del plan de 2020 para el período 2021-2025 (véase el Gráfico 3: riesgos y oportunidades del plan a medio plazo para 2021-2025 ([24])).

Gráfico 3

Riesgos y oportunidades del plan a medio plazo para 2021-2025



Fuente: plan a medio plazo de 2020 presentado por Alemania ([25]).

([24]) En este caso, el principal riesgo, no incluido en el escenario de referencia, era un crecimiento reducido del mercado.

([25]) *Traducción del original alemán:*
Primera fila: bruto-neto
Segunda fila: oportunidades/riesgos en relación con el informe de pérdidas y ganancias de 2020 en millones EUR
Cuarta fila: saldo de oportunidades y riesgos muy probables (expectativa > 70 %)
Quinta fila: escenario pesimista del coronavirus
Sexta fila: riesgos del ciclo económico en un sentido más amplio como consecuencia del *Brexit*
Séptima fila: riesgos probables (40 % < expectativa ≤ 70 %)
Octava fila: oportunidades probables (40 % < expectativa ≤ 70 %)
Novena fila: saldo de oportunidades y riesgos probables (40 % < expectativa ≤ 70 %)
Décima fila: saldo de oportunidades y riesgos (expectativa > 40 %)
Undécima fila: PLR de 2020, incluido el saldo de oportunidades y riesgos (expectativa > 40 %)
Acotación: (incluye únicamente oportunidades y riesgos externos del grupo con un valor de expectativa > 40 %, excluidos los casos de regulación).

(59) Además de los planes a medio plazo, ocasionalmente también se elaboran documentos sobre estrategias empresariales con motivo de actividades concretas, por ejemplo, para las reuniones extraordinarias del Consejo de Supervisión de DB Cargo, como la reunión de enero de 2017 relativa al proyecto Zukunft Bahn y las estrategias de DB Cargo debatidas en ella ([26]). Para los análisis *ad hoc* y los informes de mercado especializados en el mercado del transporte de mercancías, se utilizan proveedores externos especializados como SCI Verkehr. Los informes detallados sobre el tráfico los elaboran departamentos internos.

(60) Según Alemania, en el período comprendido entre 2012 y 2019 aproximadamente, el segmento de servicio de vagón completo fue el origen principal de las pérdidas de DB Cargo. A partir de 2019/2020, ya no es posible distinguir claramente estos efectos, a diferencia de lo que había sucedido en el período anterior. El cuadro 6 muestra que ninguno de los segmentos (servicio de vagón completo, servicio de tren bloque y transporte combinado) pudo lograr rentabilidad durante ese período, marcado por la pandemia de COVID-19. No obstante, las pérdidas en el segmento de servicio de vagón completo, que acumuló alrededor del 30 % del volumen de negocios de DB Cargo en el período 2020-2022, representaron más de la mitad de las pérdidas totales en el mismo período.

Cuadro 6

Segmentación del EBIT 2012-2022

(millones EUR)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Servicio de vagón completo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Servicio de tren bloque	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Transporte combinado	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: observaciones de Alemania de 9 de noviembre de 2023.

(61) En 2019, DB AG encargó un estudio a Oliver Wyman, SCI Verkehr y CK Rail&Logistics sobre el sector de los servicios de vagón completo (titulado «Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs», «Revisión estratégica de los servicios de vagón completo», en lo sucesivo, «el estudio sobre los servicios de vagón completo»). El estudio sobre el servicio de vagón completo data de octubre de 2019 y se modificó ligeramente en enero de 2020 sin que ello alterara la conclusión del estudio. Incluía una descripción y una evaluación del mercado de los servicios de vagón completo en su conjunto en Alemania y en Europa, una descripción y una evaluación del segmento de DB Cargo dedicado a estos servicios, así como posibles caminos a seguir para el segmento de servicios de vagón completo de DB Cargo.

(62) Los distintos caminos a seguir recogidos en el estudio sobre los servicios de vagón completo eran los siguientes:

1) Mayor desarrollo del segmento con una reducción de las cargas y ayuda estatal adicionales: el segmento de servicios de vagón completo se seguiría desarrollando con una optimización específica del modelo de negocio y un programa de crecimiento e innovación. Se incrementaría el rendimiento y la cobertura geográfica del transporte. La explotación del servicio de vagón completo tendría que financiarse mediante una ayuda específica. Se fomentarían las inversiones en modernización y, por tanto, en el aumento a largo plazo de la eficiencia.

2) Mayor desarrollo sin ayuda estatal adicional: el segmento de servicios de vagón completo se desarrollaría de manera que favorezca el desvío del transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril. Se llevaría a cabo una optimización similar del modelo de negocio (como en la opción de mayor desarrollo del segmento con reducción de las cargas y ayuda estatal), así como un programa de crecimiento e innovación. Sin embargo, debido a la limitada capacidad de inversión por la falta de ayudas públicas, las inversiones en innovación y crecimiento se abordarían de manera selectiva y se aplazarían.

([26]) Entre 2009 y 2015, en el contexto del «proceso de gestión estratégica» del grupo DB, los distintos segmentos empresariales presentaban sus estrategias a la dirección del grupo. Este proceso ordinario se suspendió en 2016.

(3) Focalización en los clientes principales: En este escenario, el segmento de servicios de vagón completo se reduciría para centrarse en un núcleo económico. El objetivo del enfoque de focalización era adaptar la oferta a los «clientes prioritarios» ([27]) con un tráfico voluminoso y estable. Las estaciones de transporte de mercancías que no pudieran funcionar de manera rentable («eigenwirtschaftlich») se revisarían junto con los clientes, con el fin de lograr una tarificación que permitiera cubrir los costes. Si no fuera posible encontrar con los clientes una solución que cubriera los costes, se interrumpiría el servicio prestado a la estación de transporte de mercancías. Únicamente se prestaría servicio regular sin coste adicional a las estaciones de transporte de mercancías con un volumen de vagones de uno o más vagones por día laborable.

4) Cierre del segmento: este escenario contempla una salida ordenada de los servicios de vagón completo.

(63) El estudio sobre los servicios de vagón completo contemplaba las siguientes contribuciones del segmento de servicios de vagón completo a los ingresos de DB Cargo en 2023 y 2030 en los cuatro escenarios considerados:

Cuadro 7

Contribución de cada escenario a los ingresos de DB Cargo en 2023 y 2030

(millones EUR)

	Desarrollo con ayuda estatal	Desarrollo sin ayuda estatal	Focalización	Salida
Año 2023	[…]	[…]	[…]	[…]
Año 2030	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: estudio sobre los servicios de vagón completo aportado por Alemania.

(64) Los cuatro escenarios se evaluaron utilizando seis criterios:

1) Beneficios para la economía nacional («volkswirtschaftlicher Nutzen»): evalúa las repercusiones para Alemania como ubicación industrial;

2) Beneficios ecológicos («ökologischer Nutzen»): evalúa el impacto sobre la sostenibilidad del transporte de mercancías en Alemania;

3) Posicionamiento estratégico de DB Cargo («Strategische Positionierung DB Cargo»): evalúa las repercusiones en el modelo de negocio de DB Cargo;

4) Finanzas de DB Cargo («Finanzen DB Cargo»): evalúa la incidencia en las finanzas de DB Cargo utilizando indicadores clave de rendimiento. La atención se centra en el efecto en los beneficios del segmento de servicios de vagón completo para DB Cargo y en la medida en que puede colmarse el déficit de ingresos;

5) Personal de DB Cargo («Personal DB Cargo»): evalúa las repercusiones en términos de empleo. Tiene en cuenta la «responsabilidad especial» que, como empresa estatal, tiene hacia más de 17 000 empleados en Alemania en 2018;

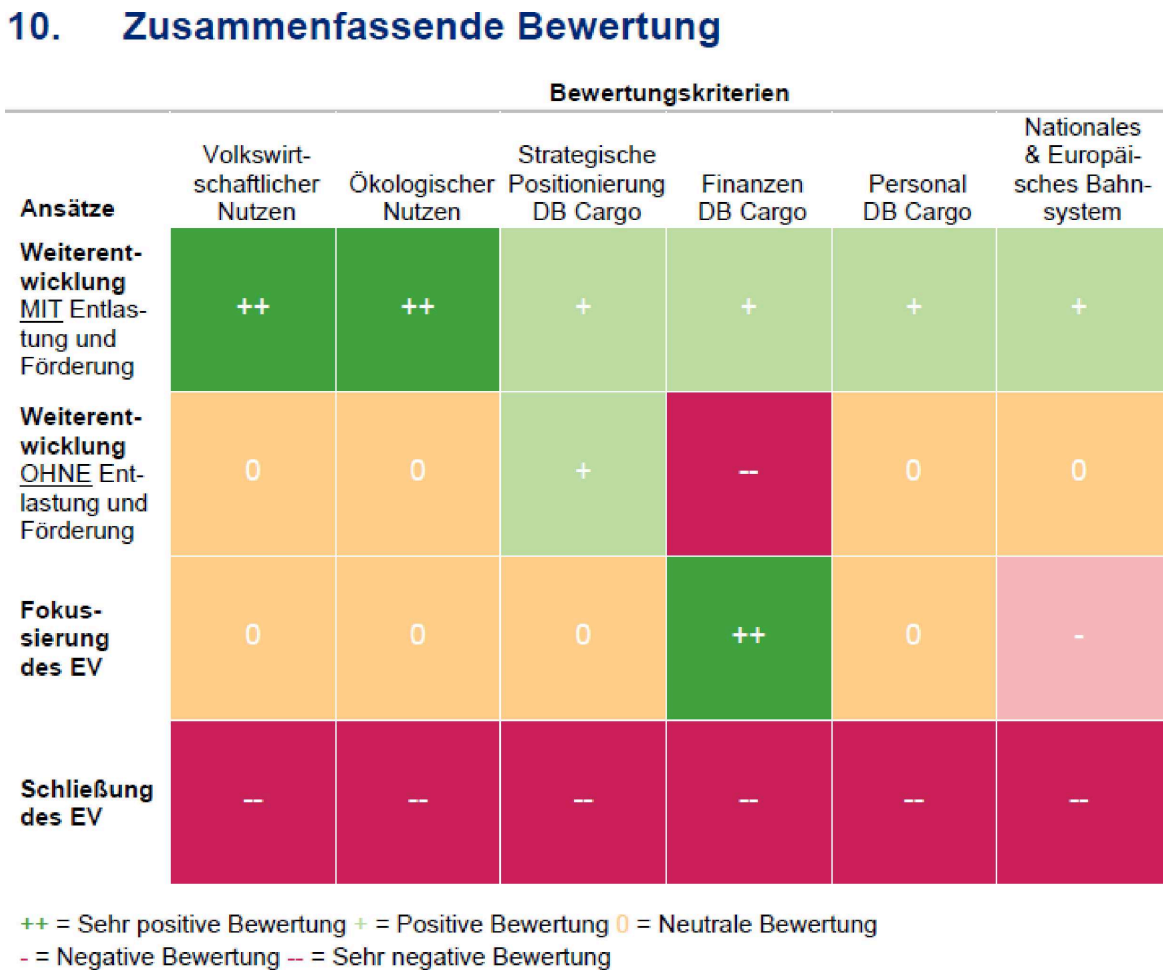
6) Sistema ferroviario nacional y europeo («Nationales & Europäisches Bahnsystem»): un indicador para evaluar el impacto en el sistema ferroviario europeo es la cuota del transporte transfronterizo en el segmento de servicios de vagón completo. Además, se evalúa la flexibilidad de la red resultante en Alemania y Europa para responder a la evolución de la dinámica del mercado.

(65) Atendiendo a estos criterios, el estudio sobre los servicios de vagón completo clasificó el escenario de seguir desarrollando el segmento de servicios de vagón completo con una reducción de las cargas y ayuda estatal adicionales como el escenario más ventajoso en general, mientras que la focalización en los clientes prioritarios tendría el mayor efecto positivo en las finanzas de DB Cargo. El gráfico 4 muestra la matriz de conclusiones que figura en el estudio sobre los servicios de vagón completo.

([27]) Los «clientes prioritarios» debían determinarse sobre la base de factores cuantitativos y cualitativos:
Factores cuantitativos: ingresos procedentes del transporte de mercancías, volumen de vagones, tarifa por tonelada-kilómetro;
Factores cualitativos: estabilidad y previsibilidad del tráfico, dependencia de los clientes del transporte de vagón único, disposición a pagar, potencial empresarial a largo plazo del cliente.

Gráfico 4

Evaluación final de los escenarios sobre los servicios de vagón completo



Fuente: estudio sobre los servicios de vagón completo aportado por Alemania ([28]).

([28]) *Traducción del original alemán:*

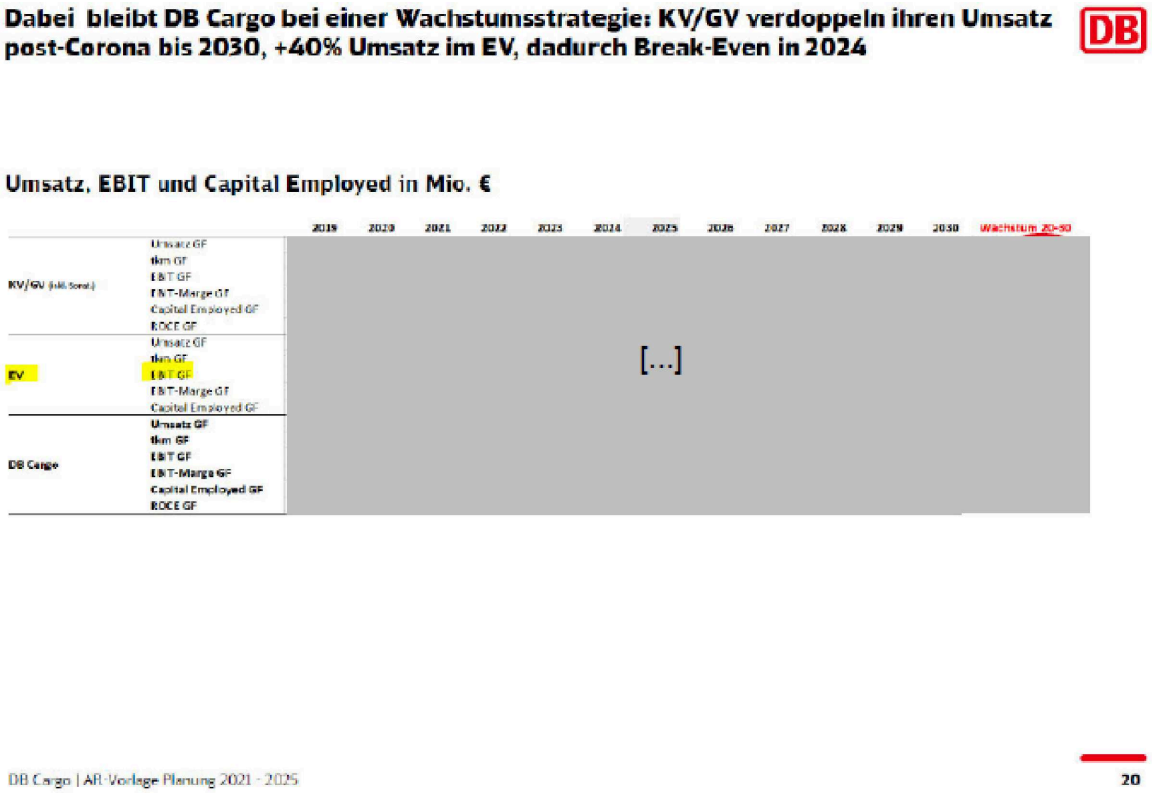
Criterios de evaluación						
Enfoque	Beneficios para la economía nacional	Beneficios ecológicos	Posicionamiento estratégico de DB Cargo	Finanzas de DB Cargo	Personal de DB Cargo	Sistema ferroviario nacional y europeo
Mayor desarrollo del segmento con una reducción de las cargas y ayuda estatal adicionales						
Mayor desarrollo sin ayuda estatal adicional						
Focalización en los clientes principales						
Cierre del segmento						

++ = puntuación muy positiva + = puntuación positiva 0 = puntuación neutral
- = puntuación negativa -- = puntuación muy negativa.

(66) En 2020, DB Cargo implantó un nuevo equipo directivo y una nueva estrategia empresarial («un Cargo robusto», «Starke Cargo»). Aunque las conclusiones del estudio sobre los servicios de vagón completo no se incorporaron directamente a la estrategia empresarial global de DB Cargo, constituyeron una base importante para la creación de la estrategia «Starke Cargo». La nueva estrategia empresarial era esencialmente una estrategia de crecimiento y preveía una estrategia para el segmento de servicios de vagón completo que guardaba un paralelismo con la opción de «Mayor desarrollo del segmento con una reducción de las cargas y ayuda estatal adicionales» recogida en el mencionado estudio. Esta se asentaba en dos premisas: i) las expectativas de recibir ayuda estatal debido a la voluntad política de seguir potenciando el cambio modal de la carretera al ferrocarril, ii) los riesgos de efectos negativos para la red en una hipótesis de reducción de tamaño se consideraban elevados. Según el plan a medio plazo de 2020, el segmento de servicio de vagón completo seguiría registrando pérdidas operativas (en términos de EBIT) a largo plazo (véase el gráfico 5).

Gráfico 5

Indicadores de DB Cargo recogidos en el plan a medio plazo de 2020 por segmento de negocio



Fuente: plan a medio plazo de 2020 presentado por Alemania ([29]).

(67) En el momento de la aplicación de la estrategia «Starke Cargo», la ayuda estatal denominada «Trassenkostenentlastung» (reducción de los cánones de acceso a las vías), con un volumen de 350 millones EUR anuales para el sector en su conjunto, ya estaba en vigor desde el 1 de julio de 2018 hasta el 30 de junio de 2023 (más tarde, se prorrogó más allá de 2023) ([30]). Asimismo, a partir del plan a medio plazo de 2020, DB Cargo preveía además la ayuda estatal denominada «Anlagenpreisförderung» (apoyo a la composición de trenes), con un volumen total de 200 millones EUR entre 2021 y 2025 (introducción efectiva en 2020 por el Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transportes) ([31]).

([29]) Traducción del original alemán [únicamente la parte resaltada]:
Servicio de vagón completo EBIT Unidad de negocio.

([30]) Aprobado mediante la Decisión C(2018) 8744 final de la Comisión, de 10 de diciembre de 2018, en el asunto SA.51956 — Régimen de ayudas para el fomento del transporte de mercancías por ferrocarril (DO C 14 de 11.1.2019, p. 1), modificada y prorrogada por la Decisión C(2023) 9130 final de la Comisión, de 19 de diciembre de 2023, en el asunto SA.109540 (2023/N) — Prórroga y modificación del régimen de ayudas para el fomento del transporte de mercancías por ferrocarril mediante una financiación parcial de los cánones de acceso a las vías (DO C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

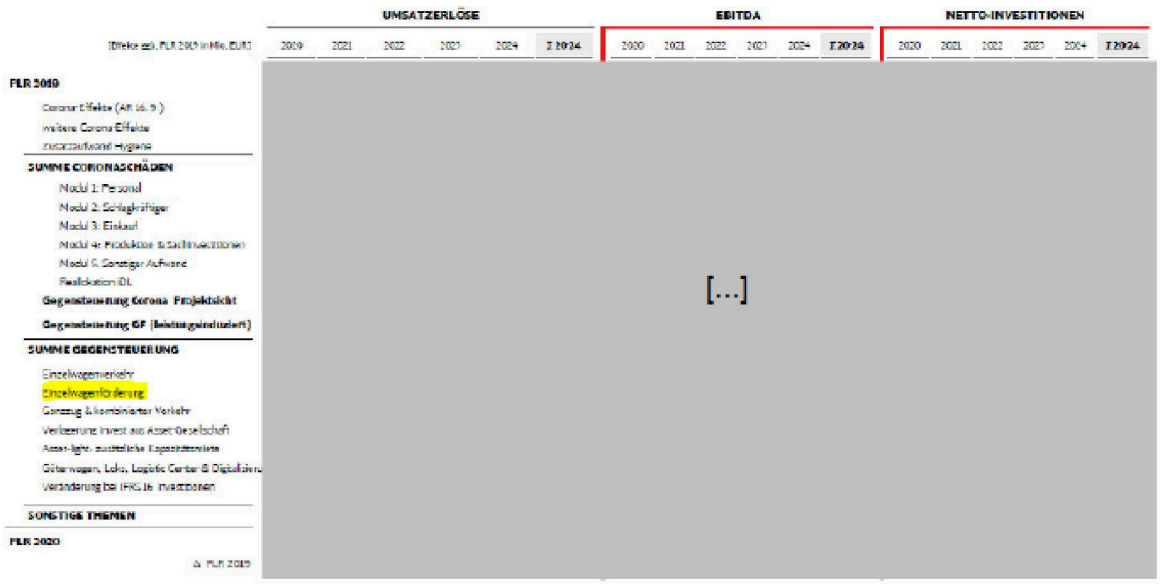
([31]) Aprobado mediante la Decisión C(2020) 7533 final de la Comisión, de 4 de noviembre de 2020, en el asunto SA.58046 (2020/N) — Ayuda al transporte de mercancías por ferrocarril (vagón completo) (DO C 421 de 4.12.2020, p. 1).

(68) Siguiendo la línea del plan a medio plazo de 2020, los planes a medio plazo correspondientes a 2021 y 2022 también incluyen ayudas estatales al segmento de servicio de vagón completo de DB Cargo, como se muestra en el Gráfico 6: ayuda estatal al servicio de vagón completo incluido en el plan a medio plazo de 2020.

(69) Sin embargo, los planes de 2021 y 2022 no solo incluyen el apoyo a la composición de trenes («Anlagenpreisförderung»), sino también un apoyo adicional al servicio de vagón completo. A este respecto, el plan a medio plazo de 2022 menciona la necesidad de un importe adicional de 198 millones EUR aparte de los 102 millones EUR incluidos en el presupuesto federal.

Gráfico 6

Ayuda estatal al servicio de vagón completo incluido en el plan a medio plazo de 2020

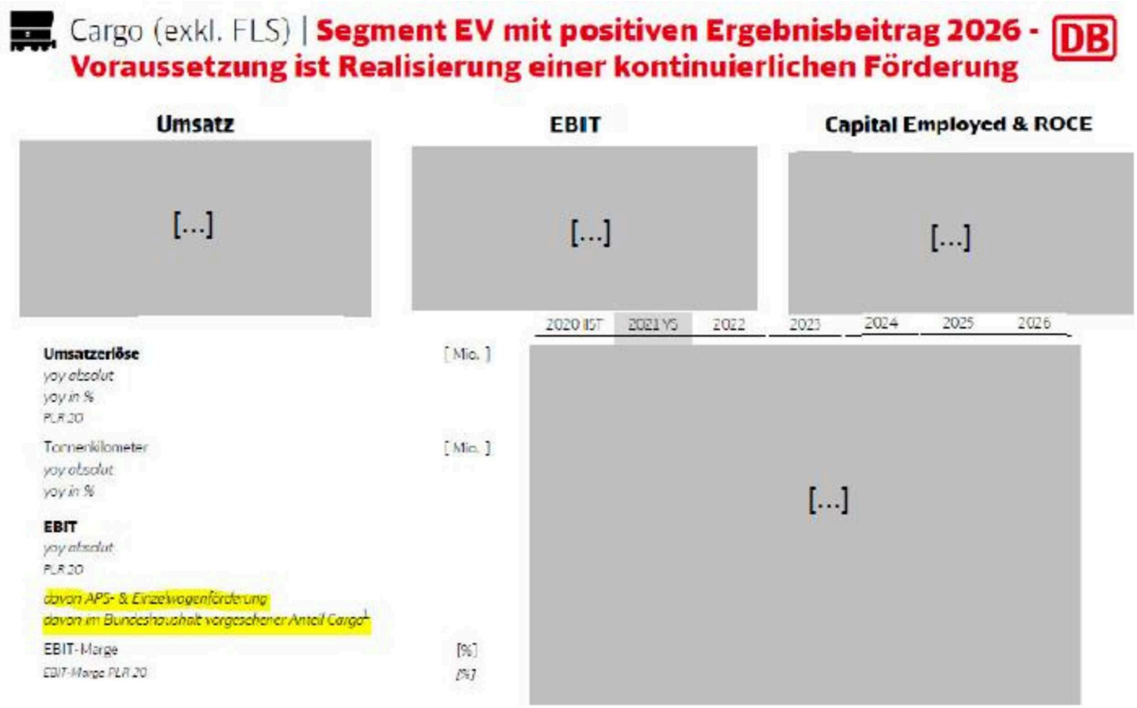


Fuente: plan a medio plazo de 2020 de DB Cargo presentado por Alemania ([32]).

([32]) *Traducción del original alemán* [únicamente la parte resaltada]:
Subvenciones al servicio de vagón completo.

Gráfico 7

Ayuda estatal al servicio de vagón completo incluido en el plan a medio plazo de 2021

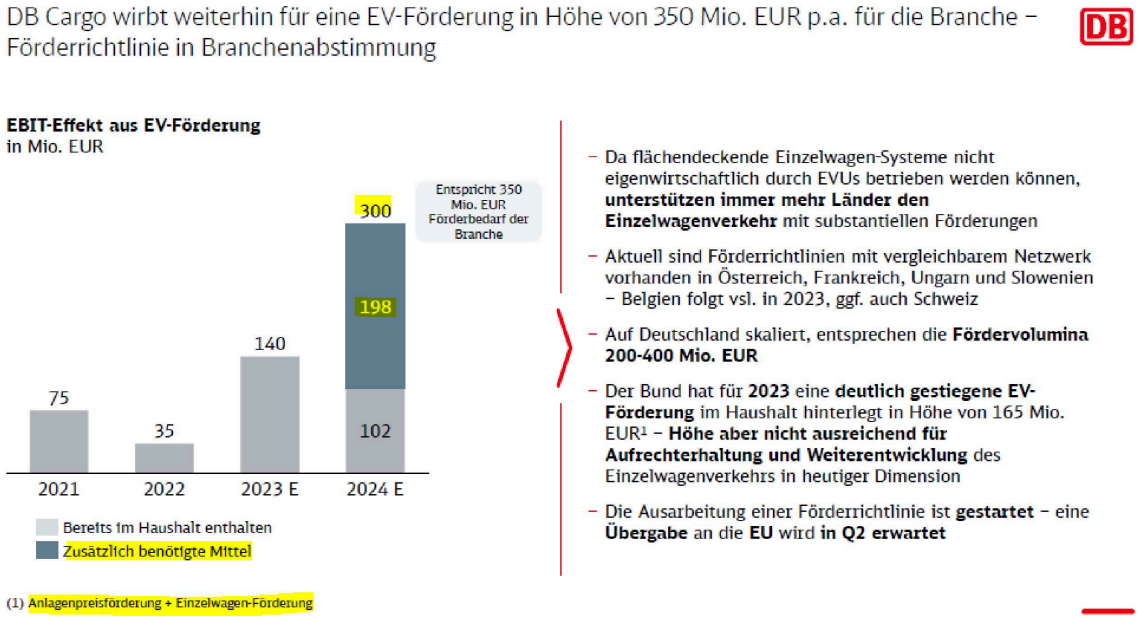


Fuente: plan a medio plazo de 2021 de DB Cargo presentado por Alemania ([33]).

([33]) *Traducción del original alemán* [únicamente la parte resaltada]:
Del cual, ayuda a la composición de trenes y subvenciones para el servicio de vagón completo
Del cual, parte correspondiente a DB Cargo prevista en el presupuesto federal.

Gráfico 8

Ayuda estatal al servicio de vagón completo incluido en el plan a medio plazo de 2022



Fuente: plan a medio plazo de 2022 de DB Cargo presentado por Alemania ([34]).

2.3.2. *Precios de los servicios intragrupo («medida 2»)*

(70) DB AG presta diversos servicios y funciones de apoyo a las empresas del grupo DB, incluida DB Cargo, en virtud de acuerdos intragrupo.

(71) La Comisión determinó que se prestaban los siguientes servicios intragrupo a DB Cargo: i) análisis (análisis de macrodatos, previsiones, modelos de tráfico), ii) contabilidad, iii) gestión de bienes inmuebles, iv) servicios informáticos, v) servicios de personal y vi) formación (considerando 26 de la Decisión de incoación).

(72) Los costes de los servicios intragrupo se imputan a DB Cargo sobre la base de los acuerdos intragrupo. Sin embargo, la Comisión entendía en la Decisión de incoación que los servicios intragrupo prestados a DB Cargo podrían no limitarse a los servicios intragrupo indicados en el considerando 71: según la información publicada por DB AG (véase, por ejemplo, el informe integrado de DB AG de 2016 ([35])), los costes de algunos de estos servicios, como los servicios de mercadotecnia, recursos humanos, comunicación y asuntos jurídicos, no se transferían a DB Cargo, sino que los sufragaba DB AG (considerandos 27 y 28 de la Decisión de incoación).

([34]) *Traducción del original alemán* [únicamente la parte resaltada]:
Fondos adicionales necesarios
(1) Ayuda a la composición de trenes y subvenciones para el servicio de vagón completo.

([35]) Informe integrado de DB AG de 2016, p. 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (consultado por última vez el 3 de diciembre de 2021): «Los costes de las funciones de grupo no se transfieren a las unidades de negocio (ausencia de "cargos de grupo"). Con el fin de evitar distorsiones o solicitudes arbitrarias de pago, los costes de los servicios prestados corren a cargo de la propia sociedad de cartera y no se repercuten. Esto significa que las empresas del grupo no pagan cargos de grupo por estos servicios».

2.3.3. *Condiciones de financiación ventajosas de los préstamos concedidos por la tesorería de DB («medida 3»)*

(73) La tesorería de DB concede a DB Cargo préstamos a corto y largo plazo. La tesorería de DB es la unidad dentro de DB AG responsable de la gestión del efectivo y de la financiación del grupo.

(74) Los préstamos intragrupo en favor de filiales propiedad al 100 % de DB AG, como DB Cargo, no están garantizados, dado que DB AG, como único accionista de DB Cargo, ejerce tanto de proveedor de capital como de prestamista. Por consiguiente, DB Cargo ha podido firmar préstamos sin utilizar sus activos como garantía.

(75) Alemania también reconoció la existencia de préstamos a corto plazo y confirmó que, desde 2013, la tesorería de DB había concedido a DB Cargo los siguientes préstamos a largo plazo pendientes:

Cuadro 8

Préstamos a largo plazo pendientes (situación a 24 de junio de 2020)

	Volumen nominal (EUR)	Valor residual a 20 de marzo de 2020 (EUR)	Fecha Fecha	Fecha de inicio	Fecha de finaliza-ción	Tipo de interés
1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: *Decisión de incoación*

2.3.4. *Cobertura parcial por parte del Fondo Federal de Ferrocarriles de la retribución de los funcionarios empleados por DB Cargo («medida 4»)*

(76) La medida 4 se refiere a la cobertura parcial por parte del Estado de la retribución de los funcionarios ferroviarios (es decir, funcionarios públicos que anteriormente trabajaban para la empresa ferroviaria nacional, Deutsche Bundesbahn, antes de que pasase a ser una sociedad mercantil y se convirtiese en DB AG) que se proporciona a los trabajadores de DB Cargo a través del Fondo Federal de Ferrocarriles.

(77) Como parte del proceso de liberalización del sector ferroviario alemán ([36]), que implicó la transformación de los ferrocarriles nacionales alemanes en una sociedad constituida como *Aktiengesellschaften* a partir de 1994 (véanse los considerandos 11 y 15), Alemania fundó y financió con sus propios recursos un Fondo Federal de Ferrocarriles (*Bundeseisenbahnvermögen*; en lo sucesivo, «BEV»). Uno de los objetivos del Fondo era hacerse cargo de los funcionarios ferroviarios empleados anteriormente por Deutsche Bundesbahn y, en la medida en que no fueran destinados a otros lugares, facilitar su incorporación al personal de DB AG (y, en última instancia, a las filiales del grupo DB, como DB Cargo). BEV es un empleador formal de los funcionarios ferroviarios y también es responsable de tramitar las pensiones de los funcionarios jubilados y gestiona el seguro de enfermedad de los funcionarios ferroviarios. Dado que, desde el punto de vista jurídico, los funcionarios del Estado no pueden ser destinados a trabajar en una empresa privada sin una base jurídica específica, la asignación de funcionarios ferroviarios por parte del BEV fue posible gracias a la introducción en la Ley Fundamental de la República Federal de Alemania (*Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland*) del artículo 143 *bis*, apartado 1, que creó una base jurídica para el sistema de asignación. También ha quedado acreditado que el BEV ha asignado funcionarios ferroviarios a empresas privadas, como los competidores de DB AG, y a algunas agencias estatales. Estas asignaciones, de alcance limitado, se basan exclusivamente en el artículo 29 de la Ley federal de funcionarios públicos (*Bundesbeamtengesetz*; en lo sucesivo, «BBG») ([37]), que requiere el consentimiento del funcionario correspondiente.

(78) El proceso de transformación de los ferrocarriles alemanes se organizó mediante una ley sobre la fundación de Deutsche Bahn AG (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz*; en lo sucesivo, «DBGrG») que, entre otras cuestiones, establece las relaciones entre el BEV y DB AG. La norma de asignación de funcionarios ferroviarios del BEV a DB AG se establece en el artículo 12 de la DBGrG. Con arreglo al artículo 12, apartados 3 y 4, de la DBGrG, los funcionarios ferroviarios destinados en DB AG mantienen su estatuto jurídico de funcionarios públicos. El artículo 12 de la DBGrG se completa con los artículos 21 y 23 de la misma ley, que imponen a DB AG la obligación de reembolsar al BEV los costes de los trabajadores asignados con arreglo al «als-ob-Kosten-Prinzip» (principio de «comparabilidad de costes»). De conformidad con el artículo 21, apartado 1, de la DBGrG, DB AG «efectúa pagos al BEV por los funcionarios que le hayan sido cedidos en virtud del artículo 12, apartados 2 y 3, de la DBGrG por un importe equivalente a los gastos en que incurre o debe abonar por la mano de obra de trabajadores que vaya a contratar la empresa, incluidos las cuotas patronales de las cotizaciones obligatorias a la seguridad social y los servicios adicionales de pensión de jubilación» ([38]).

(79) Los detalles del sistema de reembolsos están regulados por un acuerdo celebrado entre el BEV y DB AG sobre la base del artículo 21, apartado 8, de la DBGrG. Los costes que deben reembolsarse se calculan por separado para cada funcionario, se suman y se reembolsan mensualmente al BEV. DB AG también paga al BEV los costes prorrateados en concepto de administración del personal. Con arreglo al artículo 13 de la DBGrG, el BEV está facultado para comprobar la exactitud de la clasificación de los funcionarios ferroviarios cedidos en el grupo retributivo pertinente, que determina en gran medida los costes de personal que deben reembolsarse. Además, un auditor independiente elabora y certifica el estado anual de reembolso de los gastos de personal.

(80) La cesión se realiza a DB AG como grupo y no a una de sus filiales. En consecuencia, el reembolso de los gastos de personal de los funcionarios cedidos a DB AG lo efectúa DB AG al BEV. No hay ningún pago directo de los costes de personal de DB Cargo al BEV.

([36]) A partir de 1991, la Unión elaboró legislación para abrir el ferrocarril a la competencia, con el objetivo de ayudar a que este recuperase cuota modal del transporte aéreo y por carretera. A raíz de las sucesivas propuestas de la Comisión, el legislador de la Unión adoptó cuatro conjuntos legislativos, conocidos como los cuatro paquetes ferroviarios (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_en?prefLang=es&etrans=es). Es el segundo paquete ferroviario, compuesto por diferentes actos adoptados en 2004, el que se considera fundamental para la liberalización de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril mediante la plena apertura del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril a la competencia. Por lo que se refiere al sector del transporte de mercancías por ferrocarril, el 1 de enero de 2007 es la fecha que se considera de plena liberalización, ya que a partir de entonces, en virtud de la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 164 de 30.4.2004, p. 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj), se concedió a los operadores de transporte de mercancías por ferrocarril titulares de una licencia, en condiciones equitativas, el acceso a la infraestructura de todos los Estados miembros para la explotación de todos los tipos de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril.

([37]) De conformidad con esta disposición, los funcionarios del Estado podrán, con su consentimiento, ejercer temporalmente una actividad correspondiente a sus funciones en un organismo público o en otros organismos, cuando el interés público así lo requiera.

([38]) Las disposiciones del artículo 21 de la DBGrG se mantuvieron sin cambios desde 1994 con respecto al principio de «als-ob-Kosten». En mayo de 2021 se introdujeron algunas modificaciones limitadas en el artículo 21 de la DBGrG que obligaban a DB AG a seguir reembolsando los costes de personal incluso en caso de despedir a un trabajador ferroviario cedido a raíz de la aplicación de medidas de racionalización.

(81) En situaciones en las que el BEV cede funcionarios ferroviarios a empresas privadas distintas de DB AG, el BEV celebra un acuerdo con la empresa ferroviaria pertinente para el reembolso de los costes de la cesión de personal. Las disposiciones de tales acuerdos se corresponden con las del artículo 21 de la DBGrG, que establece el principio de «als-ob-Kosten».

(82) La medida 4 solo afecta a la reserva de funcionarios ferroviarios existente en el momento de la transformación de Deutsche Bundesbahn en 1994; desde 1993 no se ha empleado a ningún funcionario ferroviario nuevo. Así pues, la medida 4 se refiere a un grupo de funcionarios que disminuye a un ritmo constante y que se reduce rápidamente dada la estructura de edad de dicho grupo (más del 60 % de los trabajadores afectados se jubilarán antes de 2032). En 2023, la medida solo afectaba a alrededor del 8 % de la plantilla total de DB Cargo.

2.4. **Motivos para incoar el procedimiento**

(83) Según la evaluación preliminar de la Comisión presentada en la Decisión de incoación, las cuatro medidas investigadas constituían ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(84) Por lo que se refiere al *ATPG*, teniendo en cuenta su duración y la ausencia de límites máximos en cuanto a la cobertura de las pérdidas de dicho acuerdo y las pérdidas continuas desde la celebración del ATPG, la Comisión tenía dudas sobre si la cobertura continuada de las pérdidas reiteradas de DB Cargo prestada por DB ML y DB AG sin haber evaluado la posibilidad de resolver el ATPG con el fin de salvar la parte restante del capital podría haber supuesto una ventaja indebida y selectiva en favor DB Cargo en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Ante esta duda, la Comisión solicitó aclaraciones adicionales sobre el marco jurídico y la estructura empresarial, así como sobre las disposiciones contractuales en el seno del grupo DB AG mediante las cuales la sociedad matriz absorbe a lo largo de los años las pérdidas de DB Cargo. Además, la Comisión señaló que el ATPG era imputable al Estado alemán debido principalmente a que este ostenta la plena propiedad de DB Cargo y su sociedad matriz DB AG, lo que implica la posibilidad de nombrar miembros de los consejos de supervisión de dichas entidades, así como al requisito legal de que el accionista apruebe formalmente cualquier acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias. La Comisión reconoció que DB AG y DB Cargo están constituidas como *Aktiengesellschaften* de Derecho privado, lo que significa que las asambleas generales de estas sociedades no pueden, en principio, dar instrucciones a su junta directiva. La Comisión también reconoció que el consejo de supervisión de DB AG no estaba compuesto por una mayoría de representantes del Gobierno. Sin embargo, en el contexto del asunto que nos ocupa, habida cuenta de la importancia estratégica de la actividad del transporte de mercancías por ferrocarril para la política de transportes del Gobierno federal, la Comisión no podía descartar que el Estado, a través de su presencia en el consejo de supervisión de DB AG, hubiera podido influir indirectamente en las decisiones de la junta directiva.

(85) Por lo que se refiere a los *precios de los servicios intragrupo*, la Comisión señaló, en particular, que, según la información publicada por DB AG, los servicios intragrupo a DB Cargo se prestaban gratuitamente o por debajo de los precios de mercado y que Alemania no había facilitado ningún análisis ni datos que respaldaran su alegación de que dichos servicios se prestaban en condiciones de plena competencia. La Comisión observó que, a falta de elementos suficientes que demostraran que los servicios intragrupo prestados a DB Cargo en virtud de acuerdos con DB AG se ajustaban a las condiciones normales de mercado, no podía excluirse que dichos servicios fueran una fuente de ventaja para DB Cargo en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. La Comisión invitó a Alemania a facilitar más información y pruebas sobre los servicios intragrupo prestados a DB Cargo, en particular por lo que se refiere a las condiciones de los acuerdos de prestación de servicios a DB Cargo, su base de costes y otra información relacionada con los precios del mercado. Asimismo, la Comisión no podía excluir que la medida 2 fuera imputable al Estado alemán. A este respecto, la Comisión tuvo en cuenta la plena propiedad de DB Cargo y de su sociedad matriz DB AG por parte del Estado alemán, que implicaba la posibilidad de tomar todas las decisiones en la asamblea general de DB AG en solitario, y el hecho de que la decisión de DB AG de prestar servicios intragrupo a sus filiales podía tener una incidencia considerable en el presupuesto de DB AG y, por tanto, en los intereses del accionista.

(86) Por lo que se refiere a las *condiciones de financiación de los préstamos concedidos por la tesorería de DB*, la Comisión señaló, concretamente, que Alemania no había aportado pruebas que respaldaran su alegación de que dichas condiciones se ajustaban a las condiciones del mercado y cumplían el principio de plena competencia. La Comisión señaló además que la alegación de Alemania no tenía en cuenta el hecho de que DB Cargo disfrutaba de mejores calificaciones crediticias gracias a la existencia del ATPG vigente, mientras que, de conformidad con la legislación sectorial pertinente de la Unión, los préstamos entre entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente solo pueden concederse teniendo en cuenta el perfil de riesgo individual de la entidad en cuestión. Además, la Comisión tuvo en cuenta la ausencia de garantías aportadas por DB Cargo para todos los préstamos a largo plazo pendientes.

(87) Sobre la base de estos elementos, la Comisión consideró que no podía excluirse que DB Cargo recibiera potencialmente una ventaja en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE en forma de condiciones de financiación de la tesorería de DB que no se ajustaban a las condiciones de mercado. La Comisión invitó a Alemania y a las partes interesadas a facilitar más información y pruebas para determinar si los préstamos concedidos por la tesorería de DB a DB Cargo se ajustaban a las condiciones de mercado. Asimismo, la Comisión no podía excluir que la medida 3 fuera imputable al Estado alemán. A este respecto, la Comisión tuvo en cuenta la plena propiedad de DB Cargo y de su sociedad matriz DB AG por parte del Estado alemán. La Comisión consideró, con carácter preliminar, que la organización de los servicios de tesorería y las condiciones de precios podían tener una incidencia considerable en el presupuesto de DB AG. Así pues, no podía excluirse que la decisión sobre cómo proporcionar financiación a las filiales, y en qué condiciones, tuviera una importancia fundamental para el más alto nivel de dirección del grupo DB, así como para su accionista, el Estado alemán.

(88) Por lo que se refiere a la cobertura parcial por parte del BEV de la retribución de los funcionarios, la Comisión señaló que Alemania no había aportado pruebas que demostraran que los costes de contratación de los funcionarios sufragados por DB Cargo correspondían realmente a los precios de mercado de personal con la misma cualificación. Por lo tanto, la Comisión no podía descartar la posibilidad de que el hecho de que el BEV cubriera determinados costes del personal empleado por DB Cargo constituya una ventaja para DB Cargo. La Comisión invitó a Alemania y a las partes interesadas a facilitar más información y pruebas sobre la existencia de una ventaja selectiva en relación con la medida 4. Además, por lo que respecta a la imputabilidad de la medida 4 al Estado, la Comisión señaló que la decisión relativa a la entidad que soporta los costes de la retribución de los funcionarios asignados a DB AG se basaba en una disposición legal de la DBGrG, aprobada por el Parlamento Federal, y, por tanto, era imputable al Estado.

(89) Según la evaluación preliminar de la Comisión, las cuatro medidas examinadas implicaban los recursos de Alemania debido a su plena propiedad de DB Cargo, a través de DB AG, y a la financiación pública del BEV. La Comisión también estimó, con carácter preliminar, que todas las medidas en cuestión podían mejorar la posición competitiva de DB Cargo y, por tanto, falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.

(90) En cuanto a la compatibilidad con el mercado interior, la Comisión no había encontrado ninguna base para la compatibilidad de las medidas en cuestión y señaló que Alemania no había presentado ningún argumento en favor de su conclusión de compatibilidad. La Comisión invitó a Alemania y a las partes interesadas a presentar sus puntos de vista y pruebas sobre la posible compatibilidad de tales medidas.

3. OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

3.1. ERFA

(91) En su escrito de 19 de septiembre de 2022, la ERFA explica que el transporte europeo de mercancías por ferrocarril es altamente competitivo y que, en los últimos años, los competidores privados han aumentado a un ritmo constante su cuota de mercado en Europa hasta alcanzar el 48 % en 2020. Según la Asociación, es probable que esta cuota siga creciendo en un futuro. La ERFA sostiene que apoya a la Comisión en su objetivo de garantizar que la competencia en el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril no se vea perturbada por las ayudas estatales. A este respecto, la ERFA defiende que las pérdidas que las sociedades de cartera absorben automáticamente deben considerarse ayudas estatales. La ERFA subraya la importancia de que las empresas ferroviarias de propiedad estatal tengan una estructura de gobernanza clara y afirma que las pérdidas prolongadas de DB Cargo en los últimos años, que han sido cubiertas sistemáticamente por DB AG, dan la impresión de que, en este caso, la estructura de gobernanza no está clara. A juicio de la Asociación, cualquier incertidumbre en este sentido elimina la necesidad de que las empresas ferroviarias de propiedad estatal operen en condiciones normales de mercado, falseando así la competencia. Además, la ERFA reclama transparencia en los costes de los servicios en las situaciones en que una empresa ferroviaria de propiedad estatal reciba servicios intragrupo de la sociedad de cartera o de una sociedad hermana o cuando reciba financiación de una sociedad de cartera. La ERFA sostiene, en esencia, que toda financiación proporcionada debe reflejar las condiciones normales de mercado para acceder a la financiación a fin de evitar las subvenciones cruzadas, pues ello discriminaría a los competidores.

(92) La ERFA también sostiene que las ayudas legítimas, como las ayudas para el tráfico de servicios de vagón completo o el transporte intermodal, no deben utilizarse como medio para financiar empresas estatales en dificultades. Asimismo, defiende que tales ayudas estatales destinadas a impulsar un cambio modal deben reflejar los costes operativos reales del servicio y tener un alcance limitado, de modo que no compitan directamente con otros segmentos del mercado, como el tráfico de tren bloque. La ERFA defiende que estas ayudas estatales tampoco deben utilizarse para reducir el precio con el fin de evitar que entren en el mercado nuevos operadores. La ERFA afirma que las empresas de propiedad estatal que reciben ayudas públicas para determinadas operaciones, como los servicios de vagón completo, deben garantizar la separación de las cuentas y la organización de otras operaciones, especialmente las que operan de manera competitiva con operadores privados e independientes. Además, alega que la concesión de ayudas estatales excesivas para operaciones dominadas por empresas ferroviarias de propiedad estatal, como los servicios de vagón completo, falsea la competencia.

3.2. **El denunciante**

(93) En sus observaciones de 19 de septiembre de 2022, el denunciante acoge con satisfacción la evaluación preliminar de la Comisión de que las cuatro medidas en cuestión podrían constituir ayuda estatal y de que habría dudas en cuanto a su compatibilidad. El denunciante lamenta que Alemania no haya suspendido efectivamente la aplicación de dichas medidas, tal como exige la jurisprudencia reiterada.

(94) El denunciante alega que todas las medidas en cuestión, enumeradas en el considerando 14 de la Decisión de incoación, son ayudas estatales.

(95) En primer lugar, el denunciante defiende que todas las medidas en cuestión hacen referencia a fondos estatales. Concretamente, el denunciante sostiene, por lo que respecta a las medidas 1, 2 y 3, que Alemania es el único propietario de DB AG y controla los derechos de voto vinculados a las acciones, por lo que DB AG debe considerarse una empresa pública en el sentido de la Directiva 2006/111/CE de la Comisión ([39]). Como accionista único, Alemania puede dirigir la utilización de los recursos de DB AG, lo que basta para calificarlos de fondos estatales. Además, el denunciante alega que el hecho de que estas medidas se financien con los beneficios empresariales generados dentro del grupo DB, como alega Alemania, no está demostrado y, en cualquier caso, carece de pertinencia. Por lo que respecta a la medida 4, el denunciante señala que dicha medida está financiada por el BEV, que es una entidad estatal y cuyos recursos son fondos estatales.

(96) En segundo lugar, el denunciante sostiene que las medidas en cuestión son imputables al Estado alemán. El denunciante señala que DB AG es una empresa pública y que una medida es imputable al Estado cuando puede considerarse que las autoridades públicas han participado, de un modo u otro, en la adopción de la medida. El denunciante recuerda que la imputabilidad de una medida concreta puede deducirse de un conjunto de indicios derivados de las circunstancias del caso y del contexto en el que se adoptó la medida, incluidos indicios que demuestren que es poco probable que las autoridades públicas no hayan intervenido en la adopción de la medida. El denunciante presenta los siguientes argumentos adicionales:

a) por lo que se refiere a la medida 1, que el Estado alemán ha animado específicamente a DB AG a adoptar el ATPG tal como lo había aprobado, en su calidad de accionista único de DB AG. Existen pruebas directas de la participación del Estado en dicha decisión. El ATPG no podía surtir efecto sin la aprobación del accionista de DB AG. El hecho de que, como alega Alemania, su aprobación fuese meramente formal es irrelevante a la luz de la jurisprudencia ([40]). Con independencia de cómo pueda ejercerse el poder del Estado como accionista, el Gobierno alemán podía haber bloqueado la adopción del ATPG si no le hubiera convenido. Además, la transferencia de pérdidas y ganancias se realiza anualmente y es aprobada por el consejo de supervisión de DB AG, que representa en su mayoría la participación del Estado;

([39]) Directiva 2006/111/CE de la Comisión, de 16 de noviembre de 2006, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas (DO L 318 de 17.11.2006, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Por analogía, sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de febrero de 1988, Van der Kooy/Comisión, asuntos acumulados 67/85, 68/85 y 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, apartados 34 y 36.

b) en relación con las medidas 2 y 3, que, si bien dichas medidas no fueron adoptadas directamente por el Estado, como si lo fue el ATPG, existe un conjunto de indicios derivados de las circunstancias del caso y del contexto en el que se adoptaron dichas medidas que apuntan a la intervención del Estado o a la improbabilidad de que no haya intervenido. Estos indicios, que también son pertinentes para la evaluación de la imputabilidad de la medida 1, son los siguientes:

1) contrariamente a sus alegaciones, Alemania controla DB Cargo y otras empresas pertenecientes al grupo DB. Este control se deriva de la propiedad total de DB Cargo y se ve reforzado por el acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias entre DB Cargo y DB AG, en virtud del cual la primera subordina la gestión de su empresa a esta última. También lo confirma la obligación legal del Estado alemán de ejercer un nivel de influencia adecuado sobre las sociedades en las que participa, incluso indirectamente, si la participación reviste una importancia política o financiera particular para Alemania ([41]);

2) contrariamente a sus alegaciones, Alemania controla las actividades de DB AG, ya que el Estado designa a la mitad de los miembros del consejo de supervisión de DB AG, que a su vez nombra a la junta directiva, creando una cadena de influencia que refleja el 100 % de la participación del Estado y su influencia dominante. Los miembros del consejo de supervisión están exentos de la obligación general de confidencialidad, aplicable en las sociedades anónimas, en los informes que presentan al Estado ([42]) y deben tener en cuenta los intereses especiales de Alemania en el ejercicio de sus funciones ([43]);

3) las alegaciones de Alemania de que las medidas 2 y 3 son decisiones de gestión empresarial que no implican al accionista de DB AG (ni directamente a través de la asamblea general ni del consejo de supervisión) no son creíbles, dada su potencial incidencia financiera en el presupuesto de DB AG. De hecho, en consonancia con las disposiciones del PCGK ([44]), las operaciones de importancia fundamental y otras decisiones del consejo de administración que tengan un impacto importante en las operaciones empresariales y en la situación patrimonial, financiera o de ingresos de la empresa requieren la autorización del consejo de supervisión;

4) el interés del Estado alemán en recibir dividendos del grupo DB indica que el Estado debe haber participado en las medidas 2 y 3;

5) contrariamente a lo alegado por Alemania, DB AG no es meramente una sociedad de Derecho privado que goza del máximo grado de libertad e independencia de sus accionistas. Por el contrario, con arreglo a las disposiciones pertinentes del BHO y del PCGK, el Estado está obligado a ejercer activamente su influencia sobre DB AG para garantizar el interés público. Además, el PCGK impone a las empresas en las que el Estado alemán tenga participaciones varias obligaciones específicas que van más allá de lo que cabría esperar de una empresa privada (entre ellas, actuar de manera responsable y ética, utilizar los recursos de la empresa de manera económica y sostenible y respetar el Derecho de la Unión en materia de ayudas estatales). Por último, DB AG se beneficia de una ayuda estatal continua e incondicional y, por lo tanto, no desarrolla sus actividades en condiciones normales de competencia con operadores privados, lo que constituye un indicio adicional de la influencia del Estado;

c) por lo que se refiere a la medida 4, el denunciante alega que se deriva de disposiciones legales de la DBGrG y, por tanto, es imputable al Estado.

([41]) Artículo 65, apartado 1, punto 3, del Código Presupuestario Federal (*Bundeshaushaltsordnung*, BHO) y artículos 15 y 19 del Código de Gobernanza Empresarial Pública (*Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes*, PCGK), pp. 34 y 35.

([42]) Artículo 394 de la *Aktiengesetz*.

([43]) Artículo 65, apartado 1, punto 3, del BHO y artículos 15 y 19 del PCGK.

([44]) Artículo 16 del PCGK.

(97) En tercer lugar, el denunciante alega que las medidas en cuestión confieren una ventaja económica a DB Cargo. En particular, el denunciante sostiene:

a) por lo que se refiere a la medida 1, que Alemania no facilitó ninguna información o prueba pertinente que demostrara que había actuado en calidad de accionista de DB AG en lugar de en calidad de autoridad pública y que, en consecuencia, la prueba del operador en una economía de mercado no es aplicable. En caso de que la Comisión considerase que la prueba es aplicable, el denunciante defiende que no hay suficientes elementos que demuestren que un operador privado, en una situación lo más parecida posible a la de DB AG, suscribiría efectivamente un ATPG con una filial como DB Cargo y en las condiciones aplicables. A este respecto, el denunciante señala las pérdidas continuas sufridas por DB Cargo en virtud del ATPG en vigor entre 1999 y 2012 y el hecho de que, a pesar de dichas pérdidas, en 2012 se celebró un nuevo ATPG que era un acuerdo incondicional que no tenía un alcance ni un importe limitados y se renovó automáticamente en 2016 y en 2018. El denunciante señala además que, sobre la base de los datos de mercado disponibles en 2012 y dada la cobertura anual de pérdidas, no había perspectivas de obtener beneficios. Por último, el denunciante apunta al hecho de que el ATPG se adoptó y mantuvo en vigor a pesar de que Alemania disponía del margen de discrecionalidad necesario para no celebrar, desde el principio, dicho acuerdo y para resolverlo en cualquier momento. Además, el denunciante observa que, al afirmar, en el contexto de la medida 3, que DB AG y DB Cargo tienen la misma calificación crediticia gracias a la existencia del ATPG, Alemania reconoció el efecto positivo del ATPG en la calificación de DB Cargo y, por tanto, reconoció que el ATPG confiere una ventaja a DB Cargo;

b) en relación con la medida 2, que el argumento de Alemania de que los servicios intragrupo se prestan en condiciones de plena competencia no está respaldado por ningún análisis económico y, de hecho, puede desmontarse con información publicada oficialmente;

c) por lo que respecta a la medida 3, la alegación de Alemania de que los préstamos concedidos por la tesorería de DB a DB Cargo se efectúan en condiciones normales de mercado no está respaldada por ninguna prueba. En realidad, esta alegación se invalida con los informes integrados de DB AG de acceso público, de los que se desprende que los préstamos en cuestión no estaban destinados a generar beneficio alguno a DB AG. Además, gracias a la existencia del ATPG, las agencias de calificación incluyen a DB Cargo en los mismos grupos de calidad crediticia y, por ende, la empresa se beneficia de una calificación crediticia inflada;

d) en lo tocante a la medida 4, que los costes adicionales para DB Cargo de contratar funcionarios en comparación con los costes de los empleados del sector privado no constituyen una carga anormal para DB Cargo que pudiera ser compensada por el Estado sin constituir ayuda estatal. Estos costes adicionales no constituyen la compensación de los costes de una excepción anterior al sistema general (doble excepción) ni la medida equivale a la compensación de un SIEG de conformidad con los criterios Altmark. Así pues, las intervenciones del BEV confieren una ventaja a DB Cargo.

4. **OBSERVACIONES DE ALEMANIA**

4.1. **Observaciones preliminares generales**

(98) Alemania alega que la Comisión no satisfizo la carga de la prueba que le incumbe en relación con la demostración de la existencia de una ayuda ni acotó claramente las dudas que albergaba en cuanto a la compatibilidad de las cuatro medidas en cuestión con el mercado interior.

(99) Alemania indica además que la dinámica competitiva en el mercado alemán del transporte de mercancías por ferrocarril es suficiente para invalidar la alegación del denunciante de que el mercado se caracteriza por distorsiones de la competencia derivadas de la supuesta intervención estatal en favor de DB Cargo. Alemania señala, en particular, que los competidores de DB Cargo han registrado un aumento constante de su cuota de mercado en Alemania, que ha pasado del 29 % en 2012 al 57 % en 2022. En cambio, en otros Estados miembros, la cuota de mercado de los rivales es mucho menor: 54 % en Italia, 51 % en Suecia, 50 % en Polonia, 32 % en Austria, 31 % en Suiza y 30 % en Bélgica ([45]).

([45]) Los datos aportados por Alemania se han extraído del documento de trabajo del 9.º informe anual de seguimiento del mercado elaborado por IRG-Rail en abril de 2021.

(100) Alemania indica que pretende aumentar la cuota de mercado del ferrocarril en el transporte global de mercancías, en particular con vistas a la descarbonización del transporte. En este sentido, se pusieron en marcha varias medidas horizontales de apoyo a las empresas de transporte de mercancías por ferrocarril. Según Alemania, la incoación del procedimiento formal genera incertidumbre para todo el sector del transporte de mercancías por ferrocarril y socava los objetivos de descarbonización y transición ecológica.

4.1.1. *Observaciones sobre las medidas en cuestión*

(101) Alemania alega que ninguna de las medidas enumeradas en la Decisión de incoación constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(102) En cuanto a las medidas 1 a 3, Alemania defiende que la evaluación que figura en la Decisión de incoación no se ajusta al concepto de única entidad económica.

(103) Alemania sostiene que todas las empresas pertenecientes a un grupo deben ser tratadas como una sola empresa a efectos de la aplicación de las normas de competencia de la UE ([46]). Cuando una sociedad matriz (en este caso, DB AG) ejerce el control sobre sus filiales participadas al 100 % (en este caso, DB Cargo) ([47]), todo el grupo debe clasificarse como una unidad económica y, por ende, como una sola empresa en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE ([48]). A este respecto, Alemania también hace referencia a la exención de los acuerdos que restringen la competencia entre sociedades matrices y filiales de la aplicación de los artículos 101 y 102 del TFUE ([49]). Asimismo, Alemania se remite a la definición de «empresas vinculadas» que figura en el artículo 3, apartado 3, párrafo primero, del anexo I del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión ([50]) y en el artículo 2, apartado 2, y el considerando 4 del Reglamento (UE) n.º 1407/2013 de la Comisión ([51]).

(104) Además, Alemania alega que ningún precedente respalda el enfoque de la Comisión de examinar las operaciones puramente intragrupo con arreglo a la legislación sobre ayudas estatales y que las subvenciones cruzadas ilegales dentro de las empresas ferroviarias integradas están efectivamente excluidas por los requisitos reglamentarios sectoriales de la Unión [en particular, las Directivas 2012/34/UE ([52]) y (UE) 2016/2370 ([53])] y su transposición al Derecho nacional.

(105) Por otro lado, Alemania sostiene que el argumento de la Comisión es contrario al principio de neutralidad establecido en el artículo 345 del TFUE. La razón es que las empresas privadas son libres de diseñar sus relaciones de actuación intragrupo y no tienen que respetar los límites establecidos en la Decisión de incoación. Si, en el futuro, la Comisión evaluara todos los acuerdos y operaciones intragrupo (únicamente) en el caso de las empresas públicas a la luz de la legislación sobre ayudas estatales y, como ocurre en el presente asunto, con sujeción a una sospecha general y a una obligación de justificación, ello constituiría una grave desventaja para las empresas de propiedad pública.

([46]) Por ejemplo, sentencia del Tribunal General de 14 de octubre de 2004, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG/Comisión, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, apartado 50.

([47]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de septiembre de 2009, Akzo Nobel y otros/Comisión, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de noviembre de 1984, Intermills/Comisión, asunto C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, apartados 9 y siguientes.

([49]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 1996, Viho/Comisión, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, apartado 16; sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de octubre de 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Comisión, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, apartados 26 y siguientes; sentencia del Tribunal de Justicia de 25 de octubre de 1983, AEG/Comisión, C-107/82, ECLI:EU:C:1983:293, apartados 47 y siguientes.

([50]) Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Reglamento (UE) n.º 1407/2013 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* (DO L 352 de 24.12.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). El considerando 4 afirma que «[a] efectos de las normas en materia de competencia establecidas en el Tratado, debe entenderse por "empresa" cualquier entidad que ejerza una actividad económica, con independencia de su naturaleza jurídica y de su modo de financiación. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha dictaminado que todas las entidades que estén controladas (de hecho o de Derecho) por una misma entidad deben considerarse una única empresa».

([52]) Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Directiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias (DO L 352 de 23.12.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. Compensación de las pérdidas anuales de DB Cargo en virtud del acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias (medida 1)

(106) Alemania alega que en la medida 1 no hay fondos estatales implicados, ya que las pérdidas de DB Cargo se cubren con los beneficios empresariales generados dentro del grupo DB. Para que los fondos privados, como los beneficios empresariales del grupo DB, se consideren fondos estatales, es necesario demostrar que estos fondos están continuamente bajo control público y, por tanto, a disposición de las autoridades nacionales competentes ([54]). A este respecto, Alemania también se refirió a la sentencia del Tribunal ([55]) relativa a la Decisión (UE) 2016/1208 de la Comisión ([56]).

(107) Asimismo, Alemania sostiene que la decisión de cubrir las pérdidas de DB Cargo no es imputable al Estado, aunque el Estado participó en la celebración del ATPG a través de las respectivas votaciones en la asamblea general que permitieron dicha celebración. A juicio de Alemania, en el presente asunto no se cumplen los criterios utilizados para determinar la imputabilidad. En este sentido, Alemania profundiza en sus argumentos descritos en el considerando 65 de la Decisión de incoación:

a) DB AG está constituida conforme al Derecho privado en forma de sociedad anónima («Aktiengesellschaft»), una forma de organización empresarial que concede a la dirección (y al consejo de supervisión) libertad e independencia respecto de las instrucciones de los accionistas (la asamblea general no tiene la posibilidad de impartir instrucciones a los miembros de la junta directiva o del consejo de supervisión). Por consiguiente, el Estado no controla las decisiones de gestión de DB AG, que adopta la junta directiva. La composición de la junta directiva no incluye a ningún representante del Gobierno. Además, el consejo de supervisión solo cuenta con unos pocos representantes gubernamentales entre sus veinte miembros (tres miembros, tanto en la actualidad como en el momento de la firma del ATPG). Por otro lado, tampoco había representantes gubernamentales en la junta directiva de DB Cargo, y solo dos representantes gubernamentales (uno del Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transportes y otro del Ministerio Federal de Economía y Protección del Clima) en el consejo de supervisión de DB Cargo. El único accionista de DB Cargo en la asamblea general era DB AG;

b) la celebración de tales acuerdos, regulada por la *Aktiengesetz*, es una práctica común en los grupos de empresas de Derecho privado. DB AG siguió una práctica habitual para las sociedades;

c) si bien Alemania admite que el representante del Gobierno federal en la asamblea general de DB AG dio su consentimiento a la celebración del ATPG con DB Cargo, Alemania sostiene que ello no justifica la imputación de la decisión al Estado. Al aprobar la celebración del ATPG en la asamblea general, el representante del Gobierno federal actuó únicamente en calidad de accionista con arreglo a la AktG, del mismo modo aplicable a las sociedades privadas (artículo 293 de la AktG). Además, el consentimiento del Estado a una medida no puede, por sí solo, dar lugar a imputabilidad. De lo contrario, cualquier aprobación estatal de una transacción jurídica la convertiría en una medida «estatal». La imputabilidad solo puede determinarse si las autoridades públicas participaron de forma proactiva en la adopción de dicha medida o la impusieron;

d) según Alemania, el punto de vista de que no todas las medidas adoptadas por una empresa pública en favor de una filial son imputables al Estado ha sido confirmado por la Comisión en el asunto relativo a la *Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário* (EMEF) ([57]). Dicho asunto examinaba, entre otros aspectos, las inyecciones de capital, las garantías, los préstamos intragrupo y los contratos de suministro y de servicios entre Comboios de Portugal (CP), el operador ferroviario público portugués, y su filial al 100 %, EMEF;

([54]) Sentencias del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 2020, C-160/19 P, Commune di Milano/Comisión, ECLI:EU:C:2020:1012, apartado 30, y de 28 de marzo de 2019, Alemania/Comisión, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, apartado 58.

([55]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de marzo de 2021, Comisión/Italia y otros, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Decisión (UE) 2016/1208 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2015, relativa a la ayuda estatal SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN) ejecutada por Italia en favor de Banca Tercas (DO L 203 de 28.7.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Decisión (UE) 2021/2182 de la Comisión, de 6 de marzo de 2020, SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) sobre las medidas en favor de Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, SA (EMEF) (DO L 444 de 10.12.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

e) además, para atribuir la imputabilidad al Estado sobre la base de la resolución de la asamblea general sería necesario que el Estado hubiera podido impedir la medida por falta de aprobación ([58]), lo que no es el caso. Incluso en ausencia de un ATPG, DB AG podía haber transferido pérdidas y ganancias. Las ganancias podían transferirse a DB AG en virtud de una simple decisión de los accionistas de DB Cargo. Las pérdidas de DB Cargo podían ser compensadas en cualquier momento por DB AG con nuevas inyecciones de capital, por ejemplo, haciendo aportaciones a la reserva de capital. Tales medidas de DB AG no implicarían al Estado, sino que serían medidas puramente intragrupo. Esto se aplica con mayor motivo a las compensaciones individuales de pérdidas en virtud del ATPG. La razón es que tuvieron lugar sin intervención del Estado. Se llevaron a cabo automáticamente de conformidad con los requisitos legales del artículo 302 de la AktG e independientemente de cualquier decisión individual;

f) la obligación legal establecida en el artículo 65, apartado 2, en relación con el artículo 65, apartado 3, del BHO (véase el considerando [...]), atendiendo a la cual el Estado tuvo que aceptar la celebración del ATPG, tampoco es un indicio de imputabilidad, ya que las disposiciones del BHO se refieren a un «cambio en la influencia del Gobierno federal» («Änderung des Einflusses des Bundes») y, por tanto, únicamente a la parte de control del acuerdo y no a la parte relativa a la transferencia automática de pérdidas y ganancias. En este contexto, Alemania explica además que, aunque a menudo se combinan en un único acuerdo, como en el caso de DB Cargo, los acuerdos de control y los acuerdos de transferencia de pérdidas y ganancias son dos tipos diferentes de acuerdos. En cualquier caso, el requisito no es un requisito jurídicamente vinculante de aprobación estatal independiente para la empresa estatal, en este caso DB AG;

g) la forma en que DB AG es supervisada por el Estado no equivale a un grado de supervisión de las autoridades públicas sobre DB AG que sería pertinente como indicio de imputabilidad. Ninguna de las autoridades públicas ejerce una supervisión administrativa sobre la gestión de DB AG y sus filiales, en particular:

    a) la actividad de la Oficina Federal de Ferrocarriles («Eisenbahn-Bundesamt», EBA) se centra en tareas específicas de aprobación de la planificación, homologación de vehículos y tareas relacionadas con la seguridad. Además, las actividades de la EBA abarcan también a las empresas ferroviarias privadas;

    b) la actividad de la Agencia Federal de la Red Ferroviaria («Bundesnetzagentur», BNetzA), que, como autoridad reguladora competente, supervisa el cumplimiento de los requisitos reglamentarios ferroviarios por parte de las empresas de infraestructuras ferroviarias tanto federales como no federales;

    c) las actividades del Tribunal Federal de Cuentas («Bundesrechnungshof») afectan al Gobierno federal y a su gestión presupuestaria y económica (incluidas sus actuaciones en el caso de participaciones del Gobierno federal en sociedades de Derecho privado);

    d) el Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transportes no ejerce supervisión administrativa sobre la «gobernanza empresarial» de DB AG y sus filiales. El Ministerio dirige y es responsable del trabajo del departamento especializado encargado de la política de transportes del Gobierno federal. El Gobierno federal actúa en calidad de accionista a través de la gestión de participaciones en el Ministerio Federal de Asuntos Digitales y Transportes. Esto incluye el ejercicio de los derechos y obligaciones como accionista (privado);

    e) el Bundestag, como órgano legislativo, no ejerce la supervisión administrativa de DB AG. El seguimiento que efectúa se focaliza en la actuación del Gobierno federal, al igual que el trabajo de sus comisiones.

(108) Por otro lado, la «importancia estratégica» del sector del transporte de mercancías por ferrocarril para la «política de transporte» no justifica la conclusión de la imputabilidad, ya que la celebración del ATPG no sirvió para aplicar objetivos políticos ni para aplicar una ley. La importancia económica del ATPG tampoco puede justificar tal conclusión.

(109) Por último, impedir que DB AG, como empresa estatal, utilice un instrumento que las empresas privadas también utilizan ampliamente discriminaría a las empresas públicas en comparación con las empresas de propiedad privada, y es contrario al principio de neutralidad consagrado en el artículo 345 del TFUE.

([58]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de febrero de 1988, Van der Kooy y otros/Comisión, C-67/85, C-68/85 y C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, apartado 36.

(110) Además, Alemania alega que no existe ninguna ventaja económica en el ATPG.

(111) Los ATPG son un elemento estructural común en los grupos. La celebración de ATPG y su aplicación constituyen una práctica habitual en el mercado. Los ATPG son un medio común de diseño empleado en Alemania por los grupos de empresas, en particular empresas privadas, para establecer un *Vertragskonzern* ([59]). Según Alemania, los ATPG son utilizados habitualmente por las empresas con representación en el índice bursátil alemán (*Deutscher Aktienindex* DAX). Las estadísticas oficiales referentes al impuesto sobre sociedades también demuestran que los ATPG son comunes y se utilizan ampliamente en Alemania. Según las estadísticas oficiales, los grupos ([60]) representaron casi el 50 % de los ingresos totales procedentes del impuesto sobre sociedades en el período impositivo de 2017. Además, Alemania señala los efectos fiscales de los ATPG (véase el considerando 43).

(112) Asimismo, Alemania reitera que también podían lograrse los efectos económicos del ATPG, es decir, la transferencia de pérdidas y ganancias, sin el ATPG.

(113) Además, Alemania hace referencia a la planificación financiera anual (los planes a medio plazo forman parte de dicha planificación) dentro del grupo DB. Los resultados previstos de DB AG para las empresas del grupo se definen como parte de las rondas de planificación. Las expectativas específicas de rentabilidad de DB AG con respecto a las empresas del grupo y, por tanto, también con respecto a DB Cargo, pueden examinarse, por ejemplo, a la luz de los siguientes criterios:

a) DB AG fija un objetivo de rendimiento para todas las nuevas inversiones de las empresas del grupo por encima de los costes de capital de mercado;

b) el nivel de retribución de los miembros de la junta directiva de las empresas del grupo depende de los resultados de la empresa de que se trate. Estos resultados incluyen el rendimiento tanto a corto como a largo plazo;

c) si las empresas del grupo no cumplen los objetivos de rentabilidad previstos por DB AG, esta también puede recurrir a la opción de sustituir a quienes ocupan los puestos de alta dirección;

d) la aplicación de esta estrategia es posible precisamente por el elemento de control del ATPG.

(114) Alemania también afirma que cualquier supuesta no resolución del ATPG no constituye una ayuda, ya que la no resolución no constituye una acción y, por lo tanto, no existe una «medida efectivamente ejecutada» ([61]). Por esta razón, la evaluación del carácter de la ayuda del ATPG debe basarse en la celebración del ATPG.

(115) Teniendo en cuenta las expectativas de que se produjese una mejora significativa de la situación por lo que respecta a los beneficios, Alemania alega que un accionista privado que actuase en su interés a largo plazo también habría aceptado entretanto pérdidas por parte de DB Cargo. Alemania señala un asunto anterior en el que la Comisión no consideró que existiese una ventaja económica para la empresa en cuestión en un caso de compensación de pérdidas a lo largo de varios años por parte de su sociedad matriz sobre la base de un ATPG ([62]).

(116) Además, debe tenerse en cuenta el hecho de que en el pasado el grupo DB había inyectado capital en DB Cargo o había recibido beneficios de esta. Un accionista privado que ya haya invertido en una empresa evaluará los riesgos de forma diferente a la de un inversor que aún no tiene participaciones. Por lo tanto, el hecho de que la sociedad matriz haya tenido una implicación económica previa con DB Cargo debe tenerse en cuenta a la hora de aplicar el criterio del operador en una economía de mercado.

([59]) En un *Vertragskonzern*, es decir, un grupo cuyas relaciones se basan en acuerdos, un acuerdo de control establece el derecho de la sociedad dominante a dictar instrucciones a la sociedad controlada.

([60]) Grupos (*Organschaften*) tal como se definen en la legislación tributaria alemana.

([61]) Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de junio de 2012, EDF/Comisión, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, apartado 83.

([62]) Decisión (UE) 2015/506 de la Comisión, de 20 de febrero de 2014, relativa a las medidas adoptadas por Alemania respecto a Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH y diversas compañías aéreas — SA.15376 (C 27/07) (ex NN 29/07) (DO L 89 de 1.4.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Por otro lado, según Alemania, un operador privado también habría compensado las pérdidas sufridas por DB Cargo. La razón es que las previsiones de resultados recogidas en la planificación a medio plazo han permitido en cada caso esperar que DB Cargo recupere la rentabilidad a medio o largo plazo (véase el considerando 55). Las previsiones se basan siempre en evaluaciones válidas y bien fundamentadas de la evolución del mercado y del sector de actividad (véase el considerando 55). Además, DB Cargo había obtenido beneficios superiores a 500 millones EUR solo en 2006, 2007 y 2008 y los había transferido a DB AG.

(118) Según Alemania, existen varias razones por las que la situación económica aún no ha mejorado como se esperaba, entre otras:

a) desde 2010, el crecimiento del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril ha sido significativamente inferior al de la década anterior, contrariamente a las expectativas iniciales de DB Cargo y de expertos externos;

b) al mismo tiempo, la evolución del mercado fue significativamente más volátil;

c) en la década de 2010, el efecto de la estructura del transporte de mercancías se aceleró aún más. Como consecuencia de ello, los clientes de sectores que tradicionalmente habían sido una fuente de beneficios para el transporte de mercancías por ferrocarril (carbón, minerales, petróleo, acero) pasaron a representar una parte cada vez menor de la gama de productos;

d) los costes de los factores de DB Cargo aumentaron significativamente durante el mismo período, sobre todo debido a las fuertes demandas salariales de los sindicatos;

e) además de las pérdidas de volumen inducidas por la competencia, DB Cargo también perdió o no obtuvo cantidades porque la calidad de la producción no era suficiente.

(119) Asimismo, DB Cargo emprendió numerosos programas en los últimos años para lograr una mejora sostenible de la rentabilidad (algunos de estos programas se mencionan en el considerando 57).

(120) Alemania alega además que el hecho de que las expectativas de beneficios de los planes a medio plazo no se hayan materializado en el período o con el alcance previstos es, en principio, irrelevante, ya que el único factor decisivo para la prueba es una evaluación *ex ante* sobre la base de la información disponible y de la evolución previsible en el momento en que se adoptó la medida en cuestión.

(121) Por lo que se refiere a los análisis de rentabilidad *ex ante*, Alemania sostiene que es inusual elaborar un análisis de rentabilidad o un plan de negocio en relación con los ATPG. Por el contrario, los procesos de coordinación continua entre DB AG y DB Cargo tienen por objeto garantizar una actividad rentable.

(122) Por otro lado, Alemania sostiene que de la jurisprudencia EDF no se desprende ninguna exigencia de análisis de rentabilidad o de planes de negocio, ya que i) el asunto EDF se refería a una inyección de capital, y ii) dirime a la cuestión de si la medida ejecutada corresponde a la cualidad del Estado de accionista ([63]).

(123) Además, durante la investigación formal, Alemania presentó dos informes económicos relativos a la conformidad del ATPG con la conducta de un operador privado en el mercado. Los informes, presentados el 8 de junio de 2023 («el primer informe de E.CA») y el 28 de agosto de 2023 («el segundo informe de E.CA»), fueron elaborados por un asesor económico independiente, E.CA Economics. Ambos informes asumieron una perspectiva *ex ante* a pesar de que se elaboraron a efectos del procedimiento después del período investigado.

([63]) Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de junio de 2012, EDF/Comisión, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, apartado 81.

(124) El primer informe de E.CA consiste en una evaluación cualitativa de las pruebas aportadas por Alemania durante la investigación. Describe i) la ubicuidad de los ATPG, ii) la ventaja de dichos acuerdos (en términos de control y unidad fiscal), iii) la existencia de una planificación financiera a nivel de grupo que incluye objetivos de rendimiento para DB Cargo, iv) los planes a medio plazo como herramienta de planificación que muestra las expectativas de beneficios (incluida una descripción detallada del contenido de los planes), v) ejemplos de motivos de las diferencias entre los beneficios previstos y las pérdidas reales registradas, y vi) una referencia a las pérdidas potenciales en un escenario contrafactual (se mencionan las pérdidas de salida en caso de interrumpir la actividad de transporte de vagón completo). En general, el informe concluye que las pruebas aportadas por Alemania durante la investigación demostraron que DB Cargo actuó como un operador en una economía de mercado.

(125) El segundo informe de E.CA contiene los siguientes elementos:

a) una evaluación cuantitativa *ex post* para el período comprendido entre 2017 y la pandemia de COVID-19. La evaluación se basa en una comparación contrafactual desde una perspectiva *ex ante* desde 2017, comparando las previsiones a medio plazo de DB Cargo (2018-2022) con un escenario alternativo para el cierre del segmento deficitario de transporte de vagón completo. Las hipótesis relativas al escenario alternativo se basan en el estudio sobre los servicios de vagón completo. Por lo que respecta a la prueba, los datos financieros del plan a medio plazo de 2017 y el escenario de salida modelizado en el estudio sobre los servicios de vagón completo se convirtieron en flujos de tesorería;

b) para el período comprendido entre el año de la pandemia 2020 y el desarrollo del plan de transformación (véanse los considerandos 175 y siguientes), un análisis cualitativo de la conformidad del comportamiento de DB AG y DB Cargo (en el contexto de la evolución de las condiciones del mercado) con el de un operador privado en el mercado en una situación comparable.

(126) Para la comparación del escenario de referencia (plan a medio plazo de 2017) y el escenario contrafactual (salida del segmento de servicio de vagón completo), se utilizaron los flujos de tesorería libres para la empresa (DB AG) después de impuestos. Los efectos fiscales reconocidos se basan en el resultado de los EBT, de acuerdo con las NIIF, y están sujetos a la hipótesis de que las pérdidas del 50 % pueden reconocerse como traslado de pérdidas a un tipo impositivo del 30 %, y los resultados positivos debidos al traslado de pérdidas a ejercicios posteriores con un tipo impositivo efectivo de aproximadamente el 12 % en el ejercicio financiero correspondiente. En cuanto al escenario contrafactual basado en el estudio sobre los servicios de vagón completo, dado que el estudio se encargó en 2019, el escenario tuvo que adelantarse temporalmente dos años, es decir, hasta 2017. Además, dado que dicho estudio se basó en los beneficios netos, la incidencia se transformó en flujos de tesorería libres para la empresa.

(127) Con el fin de comparar los dos escenarios, los flujos de tesorería se actualizaron a fecha de 2017 utilizando un tipo del CMPC del 6,0 % después de impuestos (como se muestra en el informe anual consolidado de DB de 2017), tal como se recoge en la comparación del cuadro 9.

Cuadro 9

Comparación de los resultados financieros del escenario de referencia y de los escenarios alternativos (en flujos de tesorería libres para la empresa)

(millones EUR)

	2018-2022	A partir de 2023	A partir de 2018
Escenario de referencia	[…]	[…]	[…]
Escenario alternativo	[…]	[…]	[…]
Delta	[…]	[…]	[…]
CMPC	[…]		
Tasa de crecimiento	[…]		

Fuente: segundo informe de E.CA presentado por Alemania.

(128) Sobre la base del resultado de la comparación, el informe concluye que el comportamiento de DB AG y DB Cargo con respecto a la continuidad del servicio de vagón completo con arreglo a la planificación a medio plazo y las hipótesis del escenario alternativo puede clasificarse como acorde con el de un operador privado del mercado en una situación comparable. El informe también incluye cuatro sensibilidades: i) una variación del momento en que se produce la inversión de tendencia en el escenario de referencia, ii) una reducción de las economías de alcance entre el servicio de vagón completo y otros segmentos, iii) una reducción de los incrementos de precio previstos, y iv) una variación del período de colocación del personal que va a ser despedido. El escenario alternativo no sería más ventajoso en términos económicos que el escenario de referencia en ninguno de los escenarios de sensibilidad.

(129) Por lo que se refiere a la evaluación cualitativa del período (posterior) de la pandemia de COVID-19 (es decir, a partir del año 2020), el informe recuerda los cambios en la dirección y la estrategia de DB Cargo en 2020 (la estrategia de crecimiento «un Cargo robusto»). También recuerda el fracaso de la estrategia. Por otra parte, el informe explica que, si bien en su plan a medio plazo de 2021 DB Cargo ya asumía una probabilidad superior al 70 % de que se materializaran los siguientes riesgos clave de i) disminución de la demanda asociada al cumplimiento de los requisitos de puntualidad, ii) disminución de la demanda debida a la mayor escasez de semiconductores relacionada con la pandemia, y iii) efectos a largo plazo de las huelgas sobre la lealtad de los clientes, inicialmente no se llevó a cabo ningún cambio estratégico serio en 2021. No obstante, el informe sostiene que este comportamiento era acorde a lo que habría hecho un operador privado del mercado en una situación comparable debido al alto grado de incertidumbre de planificación, ya que la dirección reaccionó ante la evolución negativa de la empresa en 2022 mediante la puesta en marcha del plan de transformación.

(130) Alemania también presentó argumentos sobre las razones por las que DB Cargo no redujo el tamaño del segmento de servicio de vagón completo al contar con recibir ayudas estatales adicionales para las operaciones de transporte de vagón completo. Según Alemania, el acuerdo de coalición del Gobierno alemán («Koalitionsvertrag») de 2018 recogía explícitamente las ambiciones de reforzar globalmente la competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril en comparación con el transporte por carretera y de fomentar la viabilidad de los servicios de transporte de vagón completo. Además, la evolución de los hechos muestra que la expectativa de recibir más ayuda estatal para el segmento de servicio de vagón completo estaba justificada, ya que Alemania decidió en 2023 introducir un régimen específico de ayudas estatales para este sector ([64]).

4.1.1.2. Precios de los servicios intragrupo («medida 2»)

(131) Alemania señala que la medida 2 no está claramente definida, ya que el término «servicios intragrupo» es ambiguo en la medida en que podría incluir todos los servicios intragrupo prestados dentro del grupo DB, incluidos los prestados y recibidos por empresas distintas de DB Cargo.

(132) Por las mismas razones expuestas en el considerando 106, Alemania afirma que no hay fondos estatales implicados, ya que la prestación de servicios intragrupo es un proceso interno de DB AG y se financia con los recursos empresariales propios de DB AG.

(133) Además, la decisión de establecer y ejecutar los servicios no es imputable al Estado. En el establecimiento de los servicios no intervino ningún representante del Estado, ya que se trató de un acto organizativo de la junta directiva de DB AG netamente interno de la empresa.

(134) Asimismo, Alemania alega que ningún representante del Estado participa en las decisiones concretas sobre la ejecución de los servicios intragrupo. A este respecto, también debe distinguirse entre las funciones de servicio y las funciones de grupo:

a) en el grupo DB, en función del volumen financiero del acuerdo en cuestión, las decisiones son adoptadas únicamente por los niveles jerárquicos competentes de las respectivas empresas (incluida la definición de las condiciones). Por lo tanto, los acuerdos de servicios intragrupo se basan en decisiones de gestión. El accionista de DB AG no participa en estas decisiones, ni directamente a través de la asamblea general ni a través del consejo de supervisión;

([64]) Aprobado mediante la Decisión C(2024) 3488 final de la Comisión, de 21 de mayo de 2024, en el asunto SA.108800 (2024/N) — Apoyo al transporte de mercancías por ferrocarril (transporte en vagón individual y grupo de vagones) (DO C, C/2024/3976, 25.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

b) por lo que se refiere al desempeño de las funciones de grupo, no existen acuerdos de nivel de servicio desde el principio. Por lo tanto, tampoco existe un factor de conexión específico para la participación de representantes del Estado en las decisiones empresariales sobre el desempeño de las funciones de grupo. La ausencia de acuerdos de nivel de servicio correspondientes aclara la naturaleza de las funciones de grupo. Se destinan principalmente a la gestión del grupo, no a las sociedades que lo conforman.

(135) Por otro lado, Alemania señala los argumentos expuestos en el considerando 107 en relación con la imputabilidad de la medida 1 al Estado para argumentar además que la medida 2 no es imputable al Estado.

(136) Alemania alega también que la prestación de servicios intragrupo no favorece económicamente a DB Cargo. Dado que Alemania distingue entre funciones de servicio y funciones de grupo, también presenta argumentos diferenciados sobre la inexistencia de una ventaja económica. Sin embargo, como observación preliminar, Alemania explica que el establecimiento y la ejecución de funciones de servicio y de grupo constituyen un comportamiento normal del mercado. La centralización de estas funciones a nivel de la sociedad de cartera crea sinergias significativas, mejora la calidad de los procesos y favorece una gobernanza corporativa unificada.

(137) Por lo que se refiere a las condiciones específicas para el desarrollo de las funciones de servicio y de grupo en el seno del grupo DB para DB Cargo, Alemania alega lo siguiente:

a) las funciones de servicio se facturan a las empresas del grupo en virtud de acuerdos de nivel de servicio en condiciones de mercado. Por lo que se refiere a las funciones de servicio, el Grupo DB se comprometió expresamente en su informe integrado a actuar en condiciones de plena competencia. El informe integrado de DB no recoge nada que indique que DB AG preste servicios que no sean en condiciones de mercado. Además, dado el gran número de operaciones, sería prácticamente imposible, o al menos desproporcionado a falta de pruebas de la aplicación de precios que no se ajustan al mercado, explicar detalladamente la conformidad con el mercado de cada una de las relaciones de servicios intragrupo;

b) en relación con las funciones de grupo, Alemania explica que debe hacerse una distinción, ya que, en gran medida, las funciones de grupo solo sirven al grupo. En este sentido, las funciones de grupo no prestan ningún servicio a las empresas del grupo. En la medida en que algunas de las funciones de grupo también sirven a las empresas del grupo, el grupo no impone, sin embargo, precios separados con respecto a las empresas del grupo. No obstante, cualquier ahorro de costes de las empresas del grupo se incluye en las expectativas de beneficios del grupo para cada empresa.

4.1.1.3. Condiciones de financiación ventajosas de los préstamos concedidos por la tesorería de DB («medida 3»)

(138) Por lo que se refiere a la medida 3, Alemania alega que, por las mismas razones expuestas en el considerando 85, la concesión de préstamos por parte de la tesorería de DB AG a DB Cargo no implica fondos estatales.

(139) Además, según Alemania, la decisión de crear la tesorería de DB AG y las decisiones individuales sobre la concesión de préstamos concretos no son imputables al Estado, ya que:

a) ningún representante del Estado participó en la creación de la tesorería de DB AG. Por el contrario, se trató de un acto organizativo de la junta directiva de DB AG netamente interno de la empresa. La creación y gestión de una tesorería central es una tarea de gestión;

b) tampoco participan funcionarios del Estado en las decisiones individuales sobre los préstamos concedidos por la tesorería de DB AG. Según las normas del grupo DB, solo el jefe de Finanzas y Tesoro del departamento financiero de DB AG decide sobre los préstamos intragrupo.

(140) Por otro lado, Alemania señala los argumentos expuestos en el considerando 107 en relación con la imputabilidad de la medida 1 al Estado para argumentar asimismo que ni la creación de la tesorería de DB AG ni las decisiones sobre los préstamos individuales son imputables al Estado.

(141) Alemania sostiene además que la concesión de préstamos específicos por parte de la tesorería de DB AG a DB Cargo no confiere a esta última una ventaja económica por las siguientes razones:

a) disponer de un centro de tesorería es una práctica de mercado habitual entre los grupos. Por ejemplo, los centros de tesorería son utilizados por casi todas las empresas de la industria y el comercio con representación en el índice bursátil alemán DAX. El diseño específico de la tesorería de DB AG también es común en el mercado. Otros grupos también agrupan en un centro de tesorería central, por ejemplo, las oportunidades de líneas de crédito a corto plazo que pueden utilizarse como parte de la centralización de la tesorería o de préstamos fijos a corto plazo, así como la concesión de préstamos a largo plazo a las empresas del grupo;

b) las condiciones de préstamo específicas de los contratos de préstamo celebrados entre DB AG y DB Cargo se fijan en condiciones de plena competencia en función del mercado, el vencimiento y el riesgo. En concreto:

1) Criterio de mercado: los tipos de interés contratados en el mercado de capitales en el momento pertinente constituyen la base para el cálculo de los tipos de interés. Los tipos de interés actuales se obtienen de proveedores de servicios de información como Refinitiv o Bloomberg.

2) Criterio de vencimiento: con ayuda de una curva de rendimientos (por ejemplo, la curva de permutas basada en el EUR), cada amortización se incluye en el cálculo del tipo de interés medio ponderado al tipo de interés de su período respectivo.

3) Criterio de riesgo: las primas sobre los tipos de interés de la curva de rendimientos se diferencian en función de la capacidad crediticia. Por lo general, las primas se fijan mensualmente y después de movimientos importantes del mercado y se derivan de las «curvas de crédito» (es decir, las condiciones de financiación de empresas con calificaciones idénticas) de los proveedores de servicios de información.

(142) Por lo que se refiere a la prima de riesgo, la prima por capacidad crediticia de las empresas de infraestructura del grupo DB corresponde esencialmente a los márgenes de crédito de DB AG en el mercado monetario y de capitales (es decir, teniendo en cuenta la propiedad del Gobierno federal). Los márgenes de crédito de las empresas que no son de infraestructura son más elevados, lo que refleja una evaluación crediticia basada en las calificaciones y los márgenes de crédito cotizados en el mercado de capitales. Por ejemplo, únicamente el sector de las infraestructuras se beneficia de una mejor calificación crediticia gracias a la propiedad estatal.

(143) DB Cargo no se beneficia de esta mejora de la calificación crediticia. Su precio es, en el mejor de los casos, el de su «perfil crediticio individual» (SACP, Standard & Poor's) o su «evaluación crediticia base» (BCA, Moody's), para los que la estructura de propiedad es irrelevante. Como es habitual en los grupos, las empresas se agrupan en categorías de solvencia. Si existe un ATPG, se asignan a la categoría de solvencia del SACP o BCA del grupo. Un banco también tendría en cuenta la solvencia de la sociedad matriz en su evaluación crediticia en el caso de un ATPG existente.

(144) El hecho de que los préstamos de DB Cargo no estén garantizados está en consonancia con la práctica normal de los grupos en el mercado. DB AG, en su condición de accionista, opera simultáneamente como proveedor de capital y como prestamista. Incorporar a los préstamos la cobertura de una garantía solo proporcionaría a DB AG una garantía material formal, pero no adicional. Cualquier venta significativa de activos requeriría la aprobación previa de DB AG.

(145) Otro aspecto que desaconseja la constitución de garantías dentro de los grupos es la situación de los préstamos de los accionistas en caso de insolvencia, ya que estos préstamos están subordinados a todas las demás categorías de créditos, es decir, ocupan el rango más bajo incluso dentro del grupo de créditos subordinados.

(146) Por otro lado, la aplicación del criterio del operador en una economía de mercado debe tener en cuenta el hecho de que el préstamo es una operación entre dos empresas pertenecientes al mismo grupo y que, por lo tanto, existen consideraciones estratégicas y efectos de sinergia particulares.

4.1.1.4. Cobertura parcial por parte del Fondo Federal de Ferrocarriles de la retribución de los funcionarios empleados por DB Cargo («medida 4»)

(147) Por lo que se refiere a la medida 4, las observaciones de Alemania se centran en el requisito de que exista una ventaja selectiva.

(148) Alemania alega que, desde el principio, el objetivo de la medida 4 era liberar a DB AG, una empresa privada, de la carga de los gastos de personal derivados de la estructura específica y del nivel de retribución de los funcionarios. Alemania alega además que, como consecuencia del principio de «als-ob-Kosten» establecido en el artículo 21, apartado 1, y el artículo 23 de la DBGrG, DB AG paga al BEV unos costes equivalentes a los costes en que incurriría DB AG si contratara a sus empleados en el mercado laboral en lugar de utilizar los funcionarios cedidos. Alemania sostiene que DB Cargo efectuó todos los pagos a DB AG por los trabajadores que se le asignaron a tiempo ([65]) y ofrece varios ejemplos de la aplicación práctica del principio de «als-ob-Kosten» en DB Cargo, así como informes elaborados por un auditor independiente sobre los gastos efectuados por DB AG que demuestran que el nivel de gasto en trabajadores contractuales en una situación profesional concreta (edad, cualificaciones, grupo salarial) corresponde al nivel de los costes que deben reembolsarse al BEV por los funcionarios cedidos en una situación profesional similar ([66]).

(149) Alemania defiende asimismo que la medida está acotada tanto en el tiempo como en su alcance y se aplica a una población de trabajadores en constante disminución, y concluye que la medida no constituye ayuda estatal porque no exime a DB Cargo de las cargas que normalmente debe soportar una empresa. Por el contrario, la medida exime a DB Cargo de costes exorbitantes que otras empresas ferroviarias privadas no tienen que soportar. Esto se ve confirmado por el hecho de que los funcionarios empleados por el BEV no solo se destinan a DB AG, sino también a otras empresas competidoras de las filiales de DB AG. En tal situación, el BEV se hace cargo de los costes superiores al precio de mercado de los funcionarios desplazados sobre la base de un acuerdo individual que incorpora el principio de «als-ob-Kosten».

(150) Por último, Alemania alega que el régimen de personal adoptado tras la transformación de los ferrocarriles alemanes también es conforme con el principio del operador en una economía de mercado. El Gobierno federal actuó de la misma manera que un operador en una economía de mercado al establecer un régimen en el que los funcionarios ferroviarios formados cuyo puesto se extinguió fueron cedidos al mercado a un precio de mercado. El régimen permitió al Estado compartir la carga de las retribuciones y pensiones de estos trabajadores altamente cualificados y limitar la presión sobre los activos del Estado (en este caso, el presupuesto federal).

(151) Con carácter subsidiario, Alemania alega que la medida 4 es una ayuda existente y que, en cualquier caso, es compatible con el mercado interior.

4.1.1.5. Argumento de que las medidas en cuestión constituyen una *ayuda existente*

(152) Mediante cartas de 17 de mayo y de 26 de septiembre de 2023, Alemania presentó una argumentación alternativa según la cual, si finalmente se llegara a la conclusión de que las medidas mencionadas en la Decisión de incoación constituyen ayuda estatal, deberían considerarse ayudas existentes en el sentido del artículo 1, letra b), del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo ([67]) (en lo sucesivo, «el Reglamento procedimental de las ayudas»).

([65]) Estos pagos se efectuaron a DB AG, que posteriormente transfería el dinero al BEV. Como aclararon las autoridades alemanas, el personal se cede a DB AG, que actúa como intermediario. En consecuencia, DB AG reembolsa los costes de personal de los funcionarios que le son cedidos al BEV y no hay pagos directos de los costes de personal de DB Cargo al BEV (véase el considerando 80).

([66]) Escrito de Alemania de 23 de octubre de 2023.

([67]) Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Alemania insiste en que este sería el caso, en particular, del ATPG. Para la aplicación del concepto de «modificación de una ayuda existente» en el contexto del artículo 1, letra b), inciso v), del Reglamento procedimental de las ayudas, procede aplicar el principio de prevalencia del fondo sobre la forma, que implica que únicamente los cambios profundos en el contenido de una medida existente podrían dar lugar a que una medida pase a considerarse una nueva ayuda. A este respecto, Alemania se remite a la práctica del Órgano de Vigilancia de la AELC ([68]) y de la Comisión ([69]) y alega que, desde 1999, existe una cadena ininterrumpida de acuerdos idénticos de transferencia de pérdidas y ganancias que vinculan a DB AG a DB Cargo directa o indirectamente a través de una o dos filiales adicionales (DB ML y Railion ([70])). Alemania añade que los principios de asignación de pérdidas y ganancias similares a los que sustentan el ATPG ya eran aplicables durante el período comprendido entre 1994, es decir, desde la creación de DB AG, hasta 1999, momento en el que diferentes unidades de negocio de DB AG se constituyeron en filiales independientes y se vincularon a la sociedad matriz con los acuerdos que preveían una transferencia de pérdidas y ganancias.

(154) Según Alemania, los ajustes técnicos introducidos en el ATPG en 2012 y 2016 en el contexto de la reorganización del Grupo DB no influyeron en el contenido de dicho acuerdo y, por tanto, carecen de pertinencia a efectos del artículo 108, apartado 1, del TFUE. Esto es tanto más cierto cuanto que todas las empresas implicadas en la reorganización estaban controladas al 100 % por DB AG y, por ende, formaban parte de la misma empresa.

(155) Alemania alega además que la excepción prevista en el artículo 1, letra b), inciso v), segunda frase, del Reglamento procedimental de las ayudas ([71]) no es aplicable en el caso que nos ocupa por dos razones. En primer lugar, el elemento principal del ATPG, a saber, la absorción de pérdidas de DB Cargo por la sociedad matriz, existía, como muy pronto, desde 1994, mientras que es un hecho aceptado que esta excepción no se aplica con carácter retroactivo a situaciones existentes antes de la entrada en vigor de dicho Reglamento en 1999 ([72]). En segundo lugar, Alemania sostiene que esta excepción no puede ir más allá de lo dispuesto en el artículo 108 del TFUE y crear categorías adicionales de casos de «nuevas ayudas». En este sentido, es dudoso que el artículo 1, letra b), inciso v), segunda frase, del Reglamento procedimental de las ayudas sea en modo alguno compatible con el Derecho primario. Además, Alemania defiende que la jurisprudencia limitaría esta excepción únicamente a los casos en los que fuera previsible que, una vez liberalizado el mercado, la medida se convertiría en ayuda. Por otra parte, esta disposición solo se aplicaría en los casos en que el Derecho de la Unión abriera una actividad a la competencia en una fecha límite específica que pudiese determinarse de antemano. Por lo tanto, no sería aplicable en el caso de la liberalización del mercado del transporte de mercancías, en la que un gran número de medidas diferentes a nivel nacional y europeo contribuyeron a la apertura del mercado durante un período de tiempo extenso (de 2003 a 2007).

(156) Según Alemania, la consecuencia de considerar el ATPG como ayuda existente sería que la Comisión habría de dar por concluido el procedimiento de investigación formal. De hecho, dado que el ATPG es una ayuda individual y no un régimen, la Comisión no estaría en condiciones de proponer y hacer cumplir medidas apropiadas de conformidad con el capítulo VI del Reglamento procedimental de las ayudas que regula el procedimiento aplicable a los regímenes de ayudas existentes.

([68]) Órgano de Vigilancia de la AELC, Decisión n.º 82/23/COL, de 31 de mayo de 2023, por la que se incoa el procedimiento de investigación formal relativo a los contratos de OSP para los servicios de transporte ferroviario de pasajeros en Noruega, apartados 182 y siguientes y 250 y siguientes.

([69]) Alemania hace referencia, en particular, a las Decisiones de la Comisión, de 20 de octubre de 2014, en el asunto SA.30481 — Ayuda estatal ilegal en favor de Agence France-Press (AFP) (DO C 20 de 19.1.2018, p. 1); de 24 de abril de 2007, en el asunto SA.18957 — Financiación de los servicios públicos de radiodifusión en Alemania, considerando 196 (DO C 185 de 8.8.2007, p. 1); y de 27 de febrero de 2008, en el asunto SA.21395 — Financiación de la entidad pública de radiodifusión VRT, considerando 118 (DO C 143 de 10.6.2008, p. 1).

([70]) Alemania explica que Railion se creó como vehículo para abrir DB Cargo a operadores ferroviarios europeos asociados.

([71]) Con arreglo al artículo 1, letra b), inciso v), del Reglamento procedimental de las ayudas, por «ayuda existente» se entiende la ayuda considerada como ayuda existente al poder acreditarse que en el momento en que se llevó a efecto no constituía una ayuda, y que posteriormente pasó a ser una ayuda debido a la evolución del mercado interior y sin haber sido modificada por el Estado miembro. Cuando determinadas medidas pasan a ser ayudas tras la liberalización de una determinada actividad por la legislación de la Unión, dichas medidas no se considerarán como ayudas existentes tras la fecha fijada para la liberalización.

([72]) Alemania se refiere al Reglamento (CE) n.º 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE (DO L 83 de 27.3.1999, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Comentarios relativos a las observaciones de los terceros interesados*

4.1.2.1. Comentarios de Alemania sobre las observaciones de la ERFA

(157) Alemania sostiene que las observaciones de la ERFA confirman que el sector alemán del transporte de mercancías por ferrocarril es altamente competitivo y que, en los últimos años, los rivales privados han aumentado progresivamente sus cuotas de mercado. Estas observaciones invalidan las alegaciones del denunciante relativas a los efectos contrarios a la competencia de las medidas en cuestión. Alemania añade que del artículo 345 del TFUE, que prohíbe discriminar a las empresas atendiendo al criterio de propiedad (pública frente a privada), se desprende que la aplicación de las normas sobre ayudas estatales no puede dar lugar a una prohibición de hecho de los instrumentos de organización de las relaciones intragrupo (acuerdos de transferencia de pérdidas y ganancias, prestación de servicios o préstamos intragrupo) que solo se aplicaría a las empresas públicas.

4.1.2.2. Comentario de Alemania sobre las observaciones del denunciante

(158) Alemania sigue la estructura de las observaciones del denunciante y alega, por lo que respecta a la condición de *utilización de los fondos estatales*, que las medidas 1 a 3 implican el uso de ingresos empresariales del grupo DB que no son fondos estatales. La calificación de los ingresos empresariales de una sociedad mercantil de Derecho privado como fondos estatales no puede basarse únicamente en la posición del Estado como accionista. Lo que debe demostrarse es que el Estado, al ejercer su influencia dominante, está en condiciones de controlar el uso de los fondos ([73]). Alemania reitera su argumento basado en el artículo 345 del TFUE (véase el considerando 105).

(159) Por lo que se refiere a la imputabilidad, Alemania reconoce que la puesta en marcha del ATPG fue aprobada por un representante del Gobierno federal en la asamblea general de DB AG. No obstante, no basta con que el Estado dé su consentimiento a una medida para establecer la imputabilidad con arreglo al artículo 107 TFUE ([74]), ya que la jurisprudencia exige que se demuestre que las autoridades públicas intervinieron activamente en la adopción de la medida o que la impusieron a la empresa o le ordenaron que actuara de una manera determinada ([75]). Además, no es posible establecer la imputabilidad sobre la base de la aprobación por el consejo de supervisión de los estados anuales y los estados anuales consolidados de DB AG, dado que i) dicha aprobación no implica ningún acuerdo para compensar pérdidas y ii) la representación del Gobierno en el consejo de supervisión es demasiado exigua para influir efectivamente en las decisiones de dicho órgano.

(160) En relación con las medidas 2 y 3, Alemania reitera que la imputabilidad de dichas medidas al Estado no puede basarse únicamente en el hecho de que el Estado tenga una participación del 100 % en DB AG. Alemania alega que en la adopción de dichas medidas no intervino ningún representante del Estado. Concretamente, en virtud de los estatutos de DB AG y del reglamento interno del consejo de supervisión de DB AG, medidas como las medidas 2 y 3 no han de ser aprobadas por el consejo de supervisión y, de hecho, no lo fueron.

(161) Alemania añade que la imputabilidad de las medidas 2 y 3 no puede deducirse de los factores enumerados por el denunciante. En primer lugar, el supuesto interés puramente financiero del Estado alemán en recibir dividendos del grupo DB no indica la intervención del Estado en las dos medidas. El interés financiero del accionista nunca ha aparecido en la jurisprudencia como un criterio pertinente para determinar la imputabilidad, y con razón, ya que significaría que cualquier decisión adoptada por los órganos corporativos sería imputable al Estado, habida cuenta de que cualquier decisión puede afectar a los intereses financieros del accionista.

([73]) Sentencias del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, de 29 de abril de 2004, Grecia/Comisión, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, y de 8 de mayo de 2003, Italia y SIM 2 Multimedia/Comisión, C-328/00 y C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Sentencias del Tribunal de Justicia de 2 de marzo de 2021, Comisión/Italia y otros, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, y del Tribunal General de 15 de diciembre de 2021, Oltchim/Comisión, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Sentencias del Tribunal de Justicia de 13 de septiembre de 2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, apartado 20, y del Tribunal General de 22 de septiembre de 2021, DEI/Comisión, T-639/14 RENV, T-352/15 y T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Alemania invoca asimismo la Decisión (UE) 2021/2182.

(162) Alemania alega, además, que la imputabilidad de las medidas 2 y 3 tampoco puede deducirse de las disposiciones del artículo 65 del BHO ni de las recogidas en el PCGK, ya que dichos actos simplemente complementan las disposiciones legales relativas a la gestión y supervisión de las sociedades con participación federal y no crean requisitos para la aprobación de operaciones que vayan más allá de las normas comunes del Derecho de sociedades.

(163) Por último, Alemania considera que otros factores de imputabilidad invocados por el denunciante son irrelevantes o incomprensibles.

(164) Por lo que respecta al requisito de que exista una ventaja, Alemania defiende que recae sobre la Comisión la carga de la prueba de si concurren o no los requisitos de aplicación del principio del operador privado. Si la Comisión no dispone de las pruebas pertinentes para determinar si un inversor privado habría adoptado las medidas en cuestión, el Estado miembro no debe resultar perjudicado ([76]). Solo en los casos en que se cuestiona la aplicabilidad del principio del operador privado el Estado miembro debe acreditar, en virtud de factores objetivos y verificables, que ejecutó la medida en cuestión en su cualidad de accionista y no como autoridad pública.

(165) Además, Alemania alega que el denunciante menciona jurisprudencia relativa a las inyecciones de capital, que son operaciones para las que ocasionalmente se llevan a cabo análisis de rentabilidad o planes de negocio también en el sector privado. Por el contrario, en el caso de instrumentos como los ATPG, que son un elemento neutro y estructural del grupo, no se efectúan análisis de rentabilidad *a priori* ni tiene sentido hacerlo. Por tanto, que no se hiciese un análisis de rentabilidad antes de la adopción del ATPG es irrelevante para evaluar si el comportamiento del Estado era acorde al comportamiento de un operador privado en el mercado. Por último, Alemania señala que facilitó a la Comisión los correspondientes planes a medio plazo contemporáneos de los hechos examinados, que incluyen análisis en profundidad de la evolución de la rentabilidad de DB Cargo en los próximos años.

(166) Más concretamente, por lo que se refiere a la medida 1, Alemania considera que el denunciante centra erróneamente sus observaciones en el hecho de que el ATPG se renovó en 2012 a pesar de las pérdidas constantes y la supuesta falta de perspectivas de obtener beneficios. De este modo, el denunciante no tiene en cuenta que: i) entre 2006 y 2008 DB Cargo transfirió a DB AG beneficios superiores a 500 millones EUR; ii) las pérdidas en 2009 fueron consecuencia directa de la crisis financiera y en los años siguientes DB Cargo consiguió limitarlas (2010: – 148 millón EUR; 2011: – 100 millón EUR; 2012: – 31 millones EUR); iii) el ATPG de 2012 se celebró con la expectativa de volver a obtener beneficios, lo que también se preveía en los planes a medio plazo; iv) el ATPG no debe examinarse de manera aislada, sino como un instrumento que permite establecer una unidad fiscal mediante la cual las pérdidas de una filial pueden compensarse a nivel del grupo en su conjunto.

(167) En relación con la medida 2, Alemania se remite a sus observaciones sobre la ambigüedad del concepto de «servicios intragrupo» y reitera los argumentos expuestos en sus observaciones sobre la Decisión de incoación en relación con la distinción entre las funciones de servicios y las funciones de grupo y los correspondientes precios.

(168) Por lo que respecta a la medida 3, Alemania sostiene que las alegaciones del denunciante son incorrectas. Alemania defiende que los contratos de préstamo entre DB AG y DB Cargo se celebraron en condiciones de mercado y reitera a este respecto los argumentos que presentó en sus observaciones sobre la Decisión de incoación. Además, Alemania mantiene que el hecho de que DB Cargo sea propiedad del Estado no influye en las condiciones de los préstamos que haya contraído.

(169) En lo tocante a la medida 4, Alemania reitera los argumentos relativos a la aplicación del principio de «als-ob-Kosten» formulados en sus observaciones sobre la Decisión de incoación. Asimismo, Alemania alega que el presente asunto difiere del asunto C-211/15 P, Orange/France Télécom/Comisión, en particular, porque a diferencia de lo que sucede con DB AG, France Télécom pagaba cotizaciones sociales inferiores a las de sus competidores.

([76]) Alemania se remite a las conclusiones de la Abogada General Kokott en el asunto Commune di Milano/Comisión, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, apartado 98.

(170) Alemania también discrepa de los argumentos del denunciante relativos a cuestiones de procedimiento, ya que alega que no es necesario suspender las cuatro medidas impugnadas, puesto que no implican ayuda estatal. Con carácter subsidiario, Alemania sostiene que las medidas constituyen ayudas existentes y reitera los argumentos expuestos en este sentido en sus cartas de 17 de mayo y 26 de septiembre de 2023.

4.1.3. *Compatibilidad con el mercado interior*

(171) Alemania sostiene que las medidas en cuestión no constituyen ayuda estatal y, por lo tanto, no se plantea la cuestión de si son compatibles. Con carácter subsidiario, Alemania alega que las cuatro medidas controvertidas son ayudas existentes y que cualquier cuestión relativa a su compatibilidad debe examinarse en el marco establecido en el capítulo VI del Reglamento procedimental de las ayudas.

(172) Como argumento subsidiario, Alemania y DB AG/DB Cargo decidieron someter a DB Cargo a un plan de transformación económica que, a juicio de Alemania, cumple al mismo tiempo los requisitos de un plan de reestructuración en el sentido de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de la Comisión ([77]).

4.1.4. *Plan de reestructuración de DB Cargo*

4.1.4.1. Descripción del plan de reestructuración y de la ayuda de reestructuración

(173) En julio de 2022, los consejos de administración de DB Cargo AG y de DB AG tomaron la decisión de poner en marcha el proceso que en última instancia culminó en el plan de transformación mediante la contratación de una consultora para que elaborase una estrategia de transformación de los tres segmentos de negocio de DB Cargo (servicio de tren bloque, servicio de vagón completo y transporte combinado) para sanear la situación económica de la empresa a lo largo de un período de tres años. En septiembre de 2022, los consejos de administración de DB Cargo AG y DB AG seleccionaron a la consultora Roland Berger para desarrollar la estrategia de transformación. DB Cargo puso en marcha el plan de transformación por la necesidad de responder a los importantes retos a los que se enfrentaba la empresa.

(174) El 30 de octubre de 2023, y posteriormente mediante diversas actualizaciones, Alemania remitió a la Comisión dicho plan, que ya se estaba ejecutando, en el marco del presente procedimiento para que lo evaluase como plan de reestructuración en el sentido de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

4.1.4.1.1. Plan de reestructuración de DB Cargo

4.1.4.1.1.1. Resumen del plan de transformación de DB Cargo

(175) Alemania explica que el plan de transformación de DB Cargo tiene por objeto reforzar la posición de DB Cargo a largo plazo para que pueda aportar la contribución necesaria a la consecución de los objetivos empresariales de DB AG. El plan de acción se ha diseñado en torno al lema *Europe needs a strong rail logistics provider. For the climate and for a sustainable economy* («Europa necesita un proveedor de servicios de logística ferroviaria fuerte. Por el clima y por una economía sostenible»). Así, Alemania espera que DB Cargo contribuya sustancialmente al aumento de la cuota modal del ferrocarril en el mercado alemán y europeo del transporte, mejorando a la vez su propia sostenibilidad económica.

(176) Alemania explica que, para lograr rentabilidad y competitividad, DB Cargo transformará su modelo de negocio. Es necesaria una transformación, ya que el sistema de producción conjunto, de gran complejidad, no ha podido responder con flexibilidad a las necesidades de los clientes en el marco de la infraestructura actual. El resultado ha sido una disminución de la productividad y fuertes cargas financieras adicionales, que tienen un impacto drástico en los beneficios. Alemania alega además que DB Cargo debe transformarse para volver a ser rentable y competitiva. Para que DB Cargo pueda responder con mayor rapidez a estos retos y a las solicitudes de los clientes, Alemania explica que DB Cargo adaptará su modelo de negocio para que surjan áreas de negocio más pequeñas y más específicas. Esta personalización se basa en sectores empresariales o grupos de clientes. En este contexto, el segmento de servicio de vagón completo seguirá llevando a cabo un estrecho intercambio de servicios con todos estos sectores empresariales o grupos de clientes.

([77]) Comunicación de la Comisión «Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis» (DO C 249 de 31.7.2014, p. 1).

(177) Alemania indica que estas áreas de negocio más específicas recibirán una amplia autonomía, responsabilidad y todos los recursos para desarrollar su actividad. Se espera que esta forma de operar reduzca drásticamente la complejidad del modelo de producción, lo que debería minimizar significativamente los costes y mejorar la competitividad.

(178) En el ámbito de la logística ferroviaria, para reforzar su presencia en el mercado como proveedor de servicios de logística ferroviaria, Alemania señala que ahora DB Cargo ofrece sistemáticamente a sus clientes servicios adaptados a cada sector en las cadenas de suministro de sus clientes. Se trata de soluciones logísticas que incluyen fundamentalmente un servicio ferroviario y lo complementan con módulos adicionales (por ejemplo, transporte por carretera, almacenamiento y otros servicios logísticos particulares).

(179) El área de negocio del transporte de vagón completo, que en la actualidad es un componente clave del transporte de mercancías por ferrocarril en Alemania y Europa, no puede explotarse sobre una base puramente comercial como una red de cobertura completa, habida cuenta del marco general actual. Como consecuencia de ello, y con la aplicación del plan de transformación de DB Cargo, Alemania espera que el transporte de vagón completo siga desarrollándose hasta formar una red orientada a la oferta, normalizada y resiliente de opciones de transporte de mercancías flexibles, teniendo en cuenta la financiación prevista en el presupuesto federal de 2024, y que se organice de manera significativamente más rentable. Alemania alega además que, a medio y largo plazo, el sistema también será más eficiente gracias a nuevas tecnologías como el enganche automático digital.

(180) Asimismo, Alemania explica que el transporte combinado es el mercado del futuro del transporte de mercancías por ferrocarril. Alemania señala que, para poder ofrecer un servicio competitivo, DB Cargo también tiene la intención de aplicar medidas estructurales en el futuro.

(181) Por otro lado, como parte de su plan de transformación, Alemania indica que DB Cargo invertirá en locomotoras multisistema modernas y en nuevas tecnologías para los vagones. Como consecuencia de los avances realizados en materia de digitalización y automatización, Alemania espera que DB Cargo también pueda llevar a cabo procesos en el transporte ferroviario, como por ejemplo la formación de trenes o el tratamiento y mantenimiento de vagones, de manera mucho más eficaz y rápida, aumentando así su competitividad.

(182) Alemania señala que, gracias a los modernos equipos de transporte adaptados a las necesidades de los clientes, DB Cargo aspira a poder integrarse en mayor medida en las cadenas logísticas de los clientes. Alemania explica que DB Cargo está, por tanto, dedicando un gran esfuerzo a impulsar el desarrollo de sus vagones de transporte de mercancías.

(183) Alemania expone que, al centrarse en la digitalización, la optimización de costes y la sostenibilidad, DB Cargo pretende superar las dificultades que atraviesa en la actualidad y asegurar su futuro como líder en el mercado europeo del transporte de mercancías por ferrocarril. Por consiguiente, Alemania sostiene que las iniciativas estratégicas esbozadas en el plan de transformación ofrecen un camino claro hacia el restablecimiento de la viabilidad a través de la estabilidad y el crecimiento a largo plazo.

4.1.4.1.1.2. Medidas del plan de reestructuración de DB Cargo

(184) Alemania explica que DB Cargo ha puesto en marcha un plan de reestructuración caracterizado por cambios radicales en el sistema de producción, la disolución de interrelaciones entre segmentos, medidas de optimización de cartera, cooperación con socios en lugar de operaciones internas y ajuste profundo de las necesidades de recursos.

(185) Alemania indica además que las medidas del plan de reestructuración se han desarrollado específicamente para cada uno de los segmentos afectados, es decir, el transporte de vagón completo, el transporte de tren bloque y las respectivas divisiones marítima, continental y de transportistas del segmento de transporte combinado. Además, se han diseñado medidas de reestructuración globales adicionales dirigidas a las filiales europeas, así como a las estructuras generales administrativas y de producción y a la torre de control ([78]).

([78]) Véase la descripción de la torre de control de DB Cargo en los considerandos 237 y siguientes.

(186) En este contexto, Alemania explica que DB Cargo ha concluido las negociaciones requeridas por ley para la conciliación de intereses con los representantes de los trabajadores en lo que respecta a las reducciones de los costes de personal, que siguen ascendiendo a más de 100 millones EUR anuales tras los aumentos salariales aplicados entre tanto. El 2 de octubre de 2024, el comité de conciliación logró un resultado conjunto y acordó una reducción de la plantilla de 4 582 trabajadores a jornada completa (alrededor del 25 % de la plantilla) hasta el 31 de diciembre de 2026 en comparación con diciembre de 2023, y una reducción adicional de 361 trabajadores a jornada completa hasta diciembre de 2029, lo que se traduce en una reducción total de 4 943 trabajadores a tiempo completo (aproximadamente el 27 % de la plantilla). Alemania indica asimismo que DB Cargo se centró inicialmente en el transporte combinado, en los gastos generales de administración y relacionados con la producción y en los gastos generales de la torre de control y explica que DB Cargo prestará mayor atención, en consonancia con las medidas de su plan de reestructuración expuestas en las secciones siguientes, especialmente al transporte de vagón completo y de tren bloque, lo que también tiene repercusiones en términos de reducción de la plantilla.

Cuadro 10

Resultados del comité de conciliación, 2 de octubre de 2024: reducción de EJC en DB Cargo AG

EJC	Ejercicio 2023	Ejercicio 2024	Ejercicio 2025	Ejercicio 2026	Ejercicio 2027	Ejercicio 2028	Ejercicio 2029
Personal operativo (maquinistas de trenes, conductores de maniobras, etc.)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Mantenimiento	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gastos generales de producción, incluida la torre de control	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gastos generales de administración (incluidos servicios informáticos)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 29.

4.1.4.1.1.3. Medidas del plan de reestructuración en el segmento del transporte de vagón completo

(187) Alemania explica que el transporte de vagón completo en DB Cargo implica la recogida y entrega a escala nacional de vagones sueltos y grupos de vagones de diferentes expedidores. Tras la recogida, los vagones se agrupan en trenes de larga distancia en varias etapas. Posteriormente, los trenes de larga distancia deben descomponerse en vagones completos o trenes alimentadores antes de la entrega final. El proceso de agrupación, de gran complejidad, requiere amplios recursos de infraestructura, así como operaciones manuales y capacidad de gestión para la planificación y el despacho.

(188) Alemania indica además que el transporte de vagón completo se considera una alternativa más sostenible a su competencia directa en el sector del transporte por carretera de envíos pequeños y medianos en camión. La reestructuración de su modelo de producción y negocio es necesaria, así como contar con regímenes de ayudas estatales, para superar la desventaja sistémica de las operaciones de transporte de vagón completo frente al transporte en camión y garantizar un transporte más respetuoso con el medio ambiente por ferrocarril en lugar de por carretera. Alemania sostiene, por tanto, que las medidas previstas en el plan de reestructuración de DB Cargo en el segmento del transporte de vagón completo tienen por objeto cumplir los requisitos de viabilidad a largo plazo y aumentar la competitividad del transporte de vagón completo.

4.1.4.1.1.3.1. Medida 1 del plan de reestructuración: optimización de la red del segmento del servicio de vagón completo mediante la revisión del diseño

(189) Alemania explica que el objetivo general del rediseño de la red del servicio de vagón completo es a) la simplificación radical y la mejora de la solidez de la producción y b) la consiguiente normalización de la oferta comercial.

(190) De cara al futuro modelo de producción, Alemania alega que se dedicarán personal y equipos al segmento del transporte de vagón completo, lo que supone un cambio radical en comparación con la producción integrada actual de transporte de vagón completo, transporte de tren bloque y transporte combinado. Alemania espera que esta medida de reestructuración dé lugar a una mayor solidez/resiliencia, aumente la calidad y permita un ahorro de costes que supere las sinergias de una producción integrada, es decir, reduzca las tasas de cancelación y aumente la eficiencia en el uso de los recursos (por ejemplo, menor número de locomotoras necesarias). Además, Alemania alega que el futuro diseño de la red de DB Cargo se centrará en aumentar las frecuencias en trayectos largos, consolidar las conexiones más cortas y permitir una mayor flexibilidad en el encaminamiento de los vagones, es decir, una mejor distribución de los costes fijos y una reducción del número de destinos.

(191) Alemania indica además que la oferta comercial estará cada vez más normalizada, minimizando las solicitudes individuales y adaptadas a cada cliente. Asimismo, Alemania sostiene que se espera que la eliminación de la necesidad de priorizar en función de cada cliente aumente el rendimiento de las instalaciones de maniobras y disminuya drásticamente la complejidad de la planificación y el despacho, es decir, aumente la eficiencia de los gastos generales.

(192) Alemania indica que se espera que la intensificación de la red revisada comience a partir de 2025.

4.1.4.1.1.3.2. Medida 2 del plan de reestructuración: medidas de optimización de la producción global del segmento del transporte de vagón completo

(193) Alemania señala que, junto con el diseño de la red DB Cargo, el plan de reestructuración prevé dos medidas generales de optimización de la producción para mejorar el coste de las operaciones de vagón completo:

a) revisión de los actuales servicios de alimentación (*feeder*) y distribución de vagones completos, es decir, los servicios que actualmente no son económicos se reorganizarán, reducirán o eliminarán. Alemania indica que la medida ya se está aplicando y que se prevé que los primeros efectos sean inmediatos;

b) ahorro de costes de energía mediante el uso de locomotoras híbridas en lugar de alternativas diésel menos eficientes en términos de consumo de combustible. Alemania indica que se espera que los efectos positivos de esta medida se materialicen a partir de 2026.

4.1.4.1.1.3.3. Medida 3 del plan de reestructuración: medidas para mejorar la calidad y ajustar los precios de base del segmento del transporte de vagón completo

(194) Alemania señala que estas mejoras en el modelo de producción darán lugar a mejoras de la calidad del servicio prestado al cliente (por ejemplo, aumento de la solidez/resiliencia). En consonancia con estas mejoras de la calidad, Alemania explica que DB Cargo negocia ajustes de precios con el objetivo de i) cubrir mejor el aumento actual de los costes de transporte, y ii) reflejar mejor la disposición de los clientes a pagar por los servicios de vagón completo. Alemania especifica que los respectivos ajustes de precios serán incrementos reales de los precios de base, además de las compensaciones por los costes de los factores, y que surtirán efecto ya en 2024.

4.1.4.1.1.3.4. Efectos de las medidas del plan de reestructuración del segmento del servicio de vagón completo en las previsiones del EBIT de DB Cargo

Cuadro 11

Efectos de las medidas del plan de reestructuración del segmento del servicio de vagón completo en las previsiones del EBIT de DB Cargo

		Efectos en el EBIT (en millones EUR)				
Tipo de segmento	Medida de transformación	2024	2025	2026	2027	2028
Vagón completo	Optimización de la red mediante la revisión del diseño	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Medidas generales de optimización de la producción con efectos en el transporte de vagón completo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mejora de la calidad y ajuste de los precios de base	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 30.

4.1.4.1.1.4. Medidas del plan de reestructuración en el segmento del transporte de tren bloque

(195) Alemania explica que el transporte de tren bloque se caracteriza por conectar directamente volúmenes entre un punto ferroviario de estacionamiento/carga y un punto ferroviario de estacionamiento/descarga sin cambiar la composición del tren. Por consiguiente, el principal factor de rendimiento de los trenes bloque es una utilización suficiente de la capacidad en el transporte de larga distancia. En el segmento del transporte de tren bloque, Alemania indica que DB Cargo se centra en una amplia cobertura de red con diferentes formas de transporte, incluidas soluciones logísticas más complejas. Las principales medidas del plan de reestructuración para el segmento del transporte de tren bloque se describen a continuación y se centran en la transición que propiciará que la empresa opere como proveedor de soluciones logísticas inteligentes.

4.1.4.1.1.4.1. Medida 4 del plan de reestructuración: soluciones logísticas y optimización de cartera del segmento de transporte de tren bloque

(196) Alemania alega que el plan de reestructuración de DB Cargo se centrará en soluciones logísticas inteligentes con respecto al transporte de tren bloque (por ejemplo, soluciones personalizadas o tráfico complejo/transfronterizo) y llevará a cabo una revisión estructurada de la cartera en torno a dos elementos clave:

a) cambios en los conceptos de producción para aumentar tanto la eficiencia como la calidad en los ámbitos en que DB Cargo pueda ofrecer un atractivo comercial único;

b) diferenciación de precios con precios ajustados para los clientes con una mayor disposición a pagar y una fuerte dependencia de los servicios ferroviarios. En este contexto, podrían suprimirse determinadas rutas y clientes con necesidades más sencillas (por ejemplo, tráfico punto a punto) con el fin de destinar los recursos liberados a soluciones logísticas más complejas/inteligentes (posiblemente con socios), lo que daría lugar a actividades de mayor margen. Alemania sostiene que, en general, DB Cargo solo continuará el tráfico para el que se prevean perspectivas positivas de evolución económica. Alemania indica además que la optimización de la cartera se aplicará inmediatamente y los efectos empezarán a observarse en 2024.

4.1.4.1.1.4.2. Medida 5 del plan de reestructuración: aumento de la solidez de la producción del segmento del transporte de tren bloque

(197) Alemania explica que, en la actualidad, los trenes bloque de DB Cargo se fabrican a partir de un sistema de producción integrado con otros trenes bloque, el transporte combinado y el transporte de vagón completo. Alemania indica además que las posibles sinergias de una producción integrada en DB Cargo a menudo no se materializan (por ejemplo, debido a incidentes imprevisibles, como obras de construcción en infraestructuras iniciadas sin avisar con antelación, problemas técnicos o la disponibilidad de recursos) y, por lo tanto, dan lugar a un aumento de los costes reales de producción.

(198) Alemania expone que esta medida del plan de reestructuración prevé que la futura explotación de trenes bloque se encapsule con asignaciones específicas de recursos (de manera similar a la medida correspondiente al segmento del vagón completo) para minimizar las dependencias y aumentar la calidad de la producción. Del mismo modo, Alemania señala que como parte de la presente medida del plan de reestructuración se establecerá una propiedad clara y coherente de cara a las industrias, los clientes y los productos.

(199) Alemania explica además que el aumento de la solidez ([79]) de la producción se acelerará aún más mediante la aplicación de nuevos convenios colectivos para aumentar la flexibilidad en los modelos de turnos. En la ronda de negociación colectiva de 2023, DB AG y DB Cargo lograron una gran contribución del sindicato EVG para apoyar la transformación de DB Cargo, ya que dicho sindicato planteó una opción de modelos de turno ampliado para los maquinistas de locomotoras, aumentando así la flexibilidad para DB Cargo [esos modelos contemplan que los maquinistas de locomotoras se presten (voluntariamente) a trabajar en ciclos de trabajo de varios días con varios períodos de descanso fuera del domicilio (incentivados monetariamente) y períodos de descanso más largos en el domicilio]. Alemania indica que ello da lugar a un aumento de la productividad debido a la reducción de los cambios de personal, así como a la posibilidad de desplegar maquinistas independientemente de la ubicación original. Alemania prevé que la intensificación del sistema de producción revisado de DB Cargo comience a más tardar en 2025.

4.1.4.1.1.4.3. Medida 6 del plan de reestructuración: mejora de la calidad del segmento del transporte de tren bloque y ajustes de los precios de base correspondientes

(200) Alemania alega que las mejoras de la calidad de los servicios prestados a los clientes de DB Cargo (por ejemplo, el aumento de la solidez) justificarán ajustes de precios que se negocian con el objetivo de i) cubrir mejor los aumentos actuales de los costes del transporte y ii) reflejar mejor la disposición de los clientes a pagar por servicios de tren bloque de mayor calidad. Alemania explica que los respectivos ajustes de precios en DB Cargo serán incrementos reales de los precios de base, además de las compensaciones por los costes de los factores, y que surtirán efecto ya en 2024.

4.1.4.1.1.4.4. Efectos de las medidas del plan de reestructuración del segmento del transporte de tren bloque en las previsiones del EBIT de DB Cargo

Cuadro 12

Efectos de las medidas del plan de reestructuración del segmento del transporte de tren bloque en las previsiones del EBIT de DB Cargo

		Efectos en el EBIT (en millones EUR)				
Tipo de segmento	Medida de transformación	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Tren bloque	Optimización de cartera y soluciones logísticas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Aumento de la solidez de la producción (incluidos nuevos convenios colectivos)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mejora de la calidad y ajuste de los precios de base	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 31.

([79]) Alemania explica que el plan de DB Cargo consiste en hacer que la producción y las previsiones de su modelo de producción sean cada vez más exactas, aunque sea necesario modificar una o varias de las variables o hipótesis de entrada debido a circunstancias imprevistas.

4.1.4.1.1.5. Medidas del plan de reestructuración en el segmento del transporte combinado

(201) Alemania explica que el transporte combinado se caracteriza por el transporte multimodal, utilizando camiones para el primer y el último kilómetro hasta las terminales o puertos, y el ferrocarril en los segmentos de larga distancia entre ambos. Un segmento se divide en tres subsegmentos: i) el transporte combinado marítimo abarca el transporte de contenedores entre puertos y la correspondiente conexión en el interior, ii) el transporte combinado continental engloba el transporte de contenedores graneleros, semirremolques y cajas móviles entre terminales, y iii) las ventas para transportistas, que abarcan los servicios de tracción pura para transportistas ferroviarios o transitarios terceros.

(202) Alemania indica que, en los dos primeros segmentos, los operadores cubren un elemento específico de la cadena de valor (tracción, operaciones de terminal, operador) u ofrecen todos los servicios a lo largo de la cadena de valor como operador integrado. Alemania explica además que DB Cargo asume la posición de operador del segmento marítimo con su filial TFG y de proveedor de tracción (a través de la propia DB Cargo). En el segmento continental, Alemania indica que DB Cargo vuelve a ser un proveedor de tracción y, además, posee acciones (aunque sin control mayoritario) del operador Kombiverkehr GmbH & Co. KG. Por lo que respecta a las ventas para transportistas, Alemania señala que DB Cargo ofrece tracción exclusivamente.

(203) En la siguiente sección se exponen las principales medidas del plan de reestructuración para cada uno de los mencionados tres subsegmentos.

4.1.4.1.1.5.1. Medida 7 del plan de reestructuración: cambio de producción en el subsegmento del transporte combinado marítimo

(204) Alemania explica que, en la actualidad, los trenes destinados al transporte combinado se producen a partir de un sistema de producción integrado con las operaciones de vagón completo y de tren bloque. Las sinergias generadas por esa producción integrada son menores que la complejidad resultante, lo que da lugar a problemas de calidad asociados a perturbaciones y a un aumento de los recursos necesarios en comparación con los de los competidores directos (por ejemplo, la carga de defensa o carbón de los segmentos de vagón completo o de tren bloque con una mayor priorización frente a la carga intermodal, que provoca retrasos en el transporte combinado marítimo). Alemania indica además que el plan de reestructuración incluye, por tanto, dos medidas que DB Cargo aplicará:

a) se asignarán recursos específicos (maquinistas, locomotoras y vagones de mercancías) al segmento del transporte marítimo para mejorar la calidad de la producción y permitir la producción de trenes que hayan sido cancelados previamente debido a la indisponibilidad de la producción;

b) el 2 de octubre de 2024, el comité de conciliación alcanzó un acuerdo para modificar la normativa laboral vigente en la empresa con respecto al transporte combinado marítimo. Como consecuencia de ello, se alcanzará el mismo incremento de la productividad que en una opción de transformación alternativa recurriendo a la disminución de la provisión de tracción por parte de DB Cargo y transfiriendo dicha provisión de tracción a las filiales de tracción con mayor flexibilidad en sus convenios laborales, lo que dará lugar a una mayor productividad de los maquinistas de trenes (por ejemplo, escalas en subestaciones o compensación especial por el tiempo de desplazamiento). Alemania explica además que, al alcanzar este acuerdo en octubre de 2024, DB Cargo ahora podrá reducir el número de maquinistas propios, los gastos generales relacionados con la producción y el personal de la torre de control debido a la nueva normativa laboral, que permitirá aumentar la productividad. Por lo tanto, DB Cargo no tendrá que trasladar sus operaciones a empresas filiales de tracción.

4.1.4.1.1.5.2. Medida 8 del plan de reestructuración: rediseño de la red del subsegmento de transporte combinado marítimo

(205) Alemania explica que, en el actual modelo de red de DB Cargo, el operador marítimo TFG utiliza conceptos de maniobra para distribuir el tráfico entre los puertos marítimos alemanes y las conexiones en el interior, mientras que los competidores utilizan terminales de transporte combinado. Alemania alega que, como parte del plan de reestructuración, con el tiempo el enrutamiento respecto de TFG se cambiará por terminales de transporte combinado en consecuencia, en lugar de operaciones propias de estaciones de clasificación, para permitir una mayor utilización de los trenes, una mayor capacidad en los trenes y una transferencia de contenedores más rentable. Alemania indica además que DB Cargo prevé que el despliegue del nuevo modelo de producción se lleve a cabo de aquí a 2026 debido a la necesidad de acceder a las terminales de los nodos y a la transición de los horarios.

4.1.4.1.1.5.3. Medida 9 del plan de reestructuración: integración de terminales del subsegmento de transporte combinado marítimo

(206) Alemania explica que la terminal de contenedores es una parte importante de la cadena de valor del transporte combinado y que los operadores que integran las operaciones de terminal en la cadena de tracción son capaces de lograr rentabilidad. Alemania indica además que el plan de reestructuración de DB Cargo incluye la ampliación de sus operaciones de terminal mejorando la cooperación con el proveedor de terminales DUSS (*Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße*) para que DB Cargo pueda ofrecer una gama de productos más integrada (por ejemplo, almacenamiento de contenedores incluido), optimizar su producción (por ejemplo, una mejor alineación de las franjas horarias de las vías y las terminales) y lograr sinergias en lugares en los que ya explota depósitos y DUSS tiene sus operaciones de terminal junto a las instalaciones de DB Cargo.

4.1.4.1.1.5.4. Medida 10 del plan de reestructuración: optimización de la cartera del subsegmento de transporte combinado marítimo

(207) Alemania señala que el plan de reestructuración de DB Cargo prevé que se optimice la cartera de rutas de tráfico marítimo, especialmente en lo que se refiere a las rutas de baja demanda y baja rentabilidad, y que el efecto de esta medida se materialice en 2024.

4.1.4.1.1.5.5. Medida 11 del plan de reestructuración: evaluación de las opciones de asociación del subsegmento del transporte combinado marítimo

(208) Alemania indica que, dentro del segmento del mercado marítimo, tanto las compañías de transporte marítimo de línea como los operadores de terminales aplican estrategias de integración vertical para aumentar la fidelidad de sus clientes, salvaguardar la capacidad de transporte e internalizar los márgenes. Alemania alega además que, para el operador marítimo de DB Cargo (TFG) esta evolución estratégica por parte de sus competidores constituye un riesgo de pérdidas de volumen en caso de que sus clientes clave, es decir, las compañías de transporte marítimo de línea, trasladen su volumen a competidores con los que entablen contacto en el contexto, por ejemplo, de la integración vertical antes mencionada. Al mismo tiempo, Alemania considera que la inversión de un socio podría permitir a TFG asegurarse volúmenes y obtener acceso directo al cliente final. Alemania explica además que, como parte del plan de reestructuración de DB Cargo, está evaluando actualmente las opciones de asociación a este respecto.

4.1.4.1.1.5.6. Medida 12 del plan de reestructuración: redimensionamiento de Kombiverkehr en el subsegmento del transporte combinado continental

(209) Alemania indica que DB Cargo posee acciones (aunque sin control mayoritario) en Kombiverkehr GmbH & Co. KG (en lo sucesivo, «KVG»), uno de los dos principales operadores europeos (el 50 % de las acciones pertenece a DB Cargo y el 50 % restante está en manos de más de doscientos transitarios). Alemania considera que es necesario introducir cambios en el modelo de negocio actual, en el que DB Cargo es solo un proveedor de servicios de tracción pura, para lograr la competitividad a largo plazo. Alemania explica además que en agosto de 2023 se iniciaron conversaciones colectivas con vistas a implantar un nuevo modelo de negocio basado en la asociación para lograr la rentabilidad, pero que no se tradujeron en resultados satisfactorios.

(210) En este contexto, Alemania explica además que se eliminarán progresivamente las relaciones que no generen los márgenes requeridos, a más tardar en enero de 2025. Durante el tercer trimestre de 2024, KVG empezó a trasladar gran parte de su programa ferroviario a proveedores terceros de servicios de tracción, de modo que los transitarios que soliciten servicios de transporte combinado sigan teniendo acceso a la mayor parte de la red de rutas de KVG en el futuro. Entretanto, todos los servicios de DB Cargo con KVG que no ofrecen a DB Cargo perspectivas de viabilidad económica se han eliminado progresivamente para evitar nuevas pérdidas.

4.1.4.1.1.5.7. Medida 13 del plan de reestructuración: cambio de producción en el subsegmento del transporte combinado continental

(211) Alemania explica que, en la actualidad, los trenes de transporte combinado se producen a partir de un sistema de producción integrado junto con las operaciones de transporte de vagón completo y de tren bloque, pero que las sinergias generadas por esa producción integrada son menores que la complejidad resultante, lo que da lugar a problemas de calidad asociados a perturbaciones y a un aumento de los recursos necesarios en comparación con los competidores directos de DB Cargo. Por consiguiente, Alemania señala que se aplicarán dos medidas en el marco del plan de reestructuración:

a) se asignarán recursos específicos al segmento del transporte combinado continental para mejorar la calidad de la producción y permitir la producción de trenes que se hayan cancelado previamente debido a la falta de disponibilidad de la producción;

b) en la conciliación de intereses, culminada el 2 de octubre de 2024, las partes alcanzaron un acuerdo para modificar la normativa laboral vigente en la empresa con respecto al transporte combinado continental. Como consecuencia de ello, ahora se logra el mismo aumento de la productividad que en la alternativa de externalizar los servicios de tracción a empresas filiales de tracción con mayor flexibilidad en sus convenios laborales y, por lo tanto, una mayor productividad de los maquinistas (por ejemplo, escalas en subestaciones, compensación especial por el tiempo de viaje), que se buscaba inicialmente. Alemania explica además que, al haber alcanzado este acuerdo en octubre de 2024, DB Cargo ahora podrá reducir el número de maquinistas, los gastos generales relacionados con la producción y el personal de la torre de control debido a la nueva normativa laboral, que permitirá aumentar la productividad a partir de 2025. Por lo tanto, DB Cargo no tendrá que trasladar sus operaciones a empresas filiales de tracción.

4.1.4.1.1.5.8. Medida 14 del plan de reestructuración: optimización de la cartera del subsegmento de ventas para transportistas

(212) Alemania explica que la optimización de cartera en el contexto del plan de reestructuración de DB Cargo ya se inició en 2023 para las operaciones que actualmente no ofrecen el margen requerido ni perspectivas de viabilidad económica. Se eliminará de la cartera el tráfico con un margen reducido que no pueda cumplir el nivel requerido de margen de explotación o en el que los clientes no acepten los ajustes de precios necesarios. Alemania explica además que la reacción de los clientes a los ajustes de precios se ha estimado sobre la base de la experiencia del equipo de ventas de DB Cargo y que las adaptaciones se han planificado en consecuencia. Alemania prevé que el volumen se reduzca aproximadamente un [...] % en 2024 y un [...] % en 2025 en comparación con los volúmenes de 2023, y que, en caso de que más clientes de DB Cargo no acepten los ajustes de precios, se rectificará el grado de reducción.

4.1.4.1.1.5.9. Efectos de las medidas del plan de reestructuración del segmento del transporte combinado en las previsiones del EBIT de DB Cargo

Cuadro 13

Efectos de las medidas del plan de reestructuración del segmento del transporte combinado en las previsiones del EBIT de DB Cargo

		Efectos en el EBIT (en millones EUR)				
Tipo de segmento	Medida de transformación	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Transporte combinado marítimo	Modelo de producción / terminal de Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Producción encapsulada y rediseño de la red	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducción de los gastos generales de administración en todas las empresas de transporte combinado marítimo (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimización de cartera e incremento de precios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Tipo de segmento	Medida de transformación	*Efectos en el EBIT (en millones EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Transporte combinado continental y ventas para transportistas		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Producción encapsulada					
	Reducción de los gastos generales de administración en el transporte combinado continental	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Redimensionamiento de la red de Kombiverkehr (optimización de cartera) e incremento de precios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 33.

4.1.4.1.1.6. Medidas del plan de reestructuración en las filiales europeas de DB Cargo

(213) Alemania explica que DB Cargo tiene filiales extranjeras en trece países: Países Bajos, Francia, Dinamarca, Italia, Suiza, Bélgica, Reino Unido, España, Polonia y las cuatro empresas del Corredor Oriental Europeo en Chequia, Bulgaria, Rumanía y Hungría. Las filiales funcionan en gran medida como centros de costes de producción que ofrecen servicios ferroviarios como una extensión de las operaciones ferroviarias en toda Europa. Alemania alega que el objetivo de la red europea de DB Cargo es ofrecer soluciones logísticas transfronterizas de extremo a extremo en todo el continente con origen y destino dentro y fuera de Alemania, y con Alemania como país de tránsito o de envío/recepción.

(214) Alemania explica que las filiales europeas de DB Cargo representan aproximadamente un tercio del total de sus empleados. Por lo tanto, tienen un peso importante en el rendimiento económico de la empresa. Alemania alega, además, que estas filiales son una parte crucial del plan de reestructuración de DB Cargo y han sido objeto de análisis para determinar posibles ámbitos donde ahorrar costes. En consecuencia, Alemania señala que se aplicarán tres estrategias generales de optimización de costes.

4.1.4.1.1.6.1. Medida 15 del plan de reestructuración: optimización de la cartera de las filiales europeas

(215) En primer lugar, se procederá a la optimización de la cartera mediante la revisión de las operaciones de transporte con vistas a la rentabilidad y la posterior definición de las medidas de eficiencia en los tres segmentos de interés, a saber, el transporte de vagón completo, el transporte de tren bloque y el transporte combinado. Alemania explica que los servicios de transporte que no sean rentables se optimizarán mediante una combinación de ajustes de precios, reducciones de las frecuencias y agrupación de orígenes y destinos, o serán suprimidos por DB Cargo. Alemania señala además que esta medida se ajusta rigurosamente a las estrategias aplicadas en los tres segmentos.

4.1.4.1.1.6.2. Medida 16 del plan de reestructuración: reducciones de costes de las filiales europeas

(216) En segundo lugar, como parte del plan de reestructuración de DB Cargo, se reducirán los costes mediante la consolidación de depósitos, por ejemplo, entre Alemania y los Países Bajos o Alemania y Suiza, o mediante la reducción del espacio de oficinas. Por otro lado, Alemania alega que los gastos generales administrativos y de producción de DB Cargo disminuirán, por ejemplo, centralizando las tareas de servicio al cliente en la torre de control o reduciendo las contrataciones externas.

4.1.4.1.1.6.3. Medida 17 del plan de reestructuración: eficiencia operativa de las filiales europeas

(217) En tercer lugar, en el marco del plan de reestructuración de DB Cargo se aplicarán medidas de aumento de la eficiencia operativa a través de la optimización de la utilización transfronteriza de los maquinistas (por ejemplo, entre Alemania y los Países Bajos o Alemania, Suiza e Italia) y el aumento de la productividad de los activos, así como la implantación de una infraestructura informática normalizada en DB Cargo.

4.1.4.1.1.6.4. Efectos de las medidas del plan de reestructuración relativas a las filiales europeas de DB Cargo en las previsiones del EBIT de DB Cargo

Cuadro 14

Efectos de las medidas del plan de reestructuración del segmento de las filiales europeas en las previsiones del EBIT de DB Cargo

		Efectos en el EBIT (en millones EUR)				
Tipo de segmento	Medida de transformación	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Filiales europeas	Optimización de cartera	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducción de costes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Eficiencia operativa	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 34.

4.1.4.1.1.7. Medidas del plan de reestructuración en la administración de DB Cargo

(218) Alemania explica que, en la función que asiste a las diversas divisiones de DB Cargo, el departamento de administración presta importantes servicios a DB Cargo. Sostiene que su plan de reestructuración abordará y eliminará las ineficiencias derivadas de procesos redundantes, exceso de capacidad y servicios con un valor añadido limitado.

(219) Alemania señala que se espera que la reducción de la complejidad en las distintas unidades de negocio de DB Cargo disminuya las capacidades administrativas necesarias y que las medidas den lugar a una reducción global de más de ochenta unidades equivalentes a jornada completa en comparación con los efectivos en julio de 2023 (aproximadamente el 17 % de los departamentos considerados) a partir de 2024.

(220) Alemania explica que se han analizado pormenorizadamente los siguientes centros de costes de DB Cargo: el departamento de informática, los gastos inmobiliarios (de arrendamiento), el departamento del consejero delegado, el departamento de dirección financiera, el departamento de gestión de ofertas, los costes administrativos de las filiales nacionales y otros costes administrativos, así como las estructuras de gestión.

4.1.4.1.1.7.1. Medida 18 del plan de reestructuración: normalización informática de la administración

(221) Alemania alega que los cuantiosos gastos de funcionamiento responden al elevado nivel de sistemas informáticos heredados de DB Cargo y el correspondiente abastecimiento. Alemania explica que, como parte del plan de reestructuración de DB Cargo, los gastos de funcionamiento se reducirán mediante la optimización de los acuerdos de nivel de servicio, las soluciones en la nube y la modernización de las aplicaciones actuales, así como el cierre de las aplicaciones obsoletas. Además, Alemania indica que la cartera de proyectos informáticos se limitará significativamente y que se reducirá la dotación de personal a través de un proveedor de servicios externo.

4.1.4.1.1.7.2. Medida 19 del plan de reestructuración: reducción del espacio de oficinas de la administración

(222) Alemania explica que, a día de hoy, DB Cargo arrenda numerosos inmuebles en Alemania (aproximadamente 760). Debido al aumento del trabajo a distancia, Alemania afirma que DB Cargo pondrá fin a varios contratos de arrendamiento y, de este modo, ahorrará aproximadamente el 25 % de los costes de arrendamiento en sus principales centros (Maguncia, Duisburgo, Mannheim, Múnich, Berlín y Leipzig) en 2024. Alemania señala que a partir de 2025 DB Cargo también reducirá el espacio de oficinas en todos los demás centros de Alemania tras la reducción del personal de producción en todas las regiones de gestión de DB Cargo.

4.1.4.1.1.7.3. Medida 20 del plan de reestructuración: reducción de las actividades estratégicas y promocionales de la administración con DB AG

(223) Alemania explica que se eliminará la duplicación de tareas en las áreas de estrategia y política/reglamentación de DB Cargo, lo que reducirá las necesidades de recursos. Además, Alemania señala que se revisará a la baja el presupuesto, relativamente elevado, de DB Cargo destinado a campañas promocionales, ya que con un menor número de proyectos y campañas promocionales se reducirá la necesidad de operaciones promocionales de DB Cargo.

4.1.4.1.1.7.4. Medida 21 del plan de reestructuración: digitalización y automatización de los procesos financieros manuales de la administración

(224) Alemania expone que el departamento de dirección financiera de DB Cargo está formado por las principales unidades organizativas de contabilidad y facturación, control de entidades, y lógica de control y dirección de producto. Alemania explica que el elevado número de procesos administrativos manuales existentes actualmente en todas las áreas se digitalizará o automatizará, en particular en el área de los procesos de facturación y presentación de informes, lo que reducirá de forma sustancial los gastos administrativos generales.

4.1.4.1.1.7.5. Medida 22 del plan de reestructuración: redimensionamiento de los departamentos de gestión de ofertas y diseño de servicios de la administración

(225) Alemania señala que la duplicación de tareas y responsabilidades en los departamentos de gestión de ofertas y diseño de servicios de DB Cargo ha dado lugar al desarrollo de estructuras sobredimensionadas con un margen considerable de optimización. Como parte del plan de reestructuración de DB Cargo, se reducirá el número de personal en esas áreas.

4.1.4.1.1.7.6. Medida 23 del plan de reestructuración: armonización de la estructura de la administración y de las filiales de ventas nacionales

(226) Alemania explica que la separación de tareas y responsabilidades de los departamentos internos de ventas de DB Cargo y de las filiales de ventas no está clara. Alemania alega que DB Cargo se ha propuesto recortar los gastos administrativos generales mediante la unificación de funciones duplicadas.

4.1.4.1.1.7.7. Medida 24 del plan de reestructuración: redimensionamiento de la estructura directiva de la administración

(227) Alemania alega que, debido a la evolución histórica de estructuras paralelas dentro de DB Cargo, existe un número de ejecutivos superior a la media, lo que da lugar a ineficiencias y costes de personal elevados, como la duplicación de tareas entre los distintos departamentos de DB Cargo y las filiales nacionales y extranjeras. Alemania alega además que la complejidad organizativa también aumenta el esfuerzo administrativo y de dirección. Alemania indica que el plan de reestructuración prevé una reducción de los puestos ejecutivos en los departamentos administrativos mediante, por ejemplo, la fusión de equipos o la externalización de actividades.

4.1.4.1.1.7.8. Medida 25 del plan de reestructuración: reducción de otros costes de la administración

(228) Alemania cita, entre otros costes administrativos que deben reducirse como parte de las medidas de ahorro de costes del plan de reestructuración, las prestaciones a los empleados y una oferta de restauración sobredimensionada (dado el mayor uso del trabajo a distancia).

4.1.4.1.1.7.9. Efectos de las medidas del plan de reestructuración relativas a la administración de DB Cargo en las previsiones del EBIT de DB Cargo

Cuadro 15

Efectos de las medidas del plan de reestructuración relativas a la administración en las previsiones del EBIT de DB Cargo

		Efectos en el EBIT (en millones EUR)				
Tipo de segmento	Medida de transformación	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Gastos generales de administración	Revisión de los sistemas informáticos con vistas a una mayor normalización	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducción de los espacios de oficinas con costes accesorios comparativamente elevados	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducción de las actividades promocionales y estratégicas con DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalización y automatización de los procesos financieros manuales	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Redimensionamiento de los departamentos de gestión de ofertas y diseño de servicios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Armonización de las estructuras de DB Cargo y de las filiales de ventas nacionales	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Redimensionamiento de las estructuras de dirección	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducción de otros costes administrativos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 36.

4.1.4.1.1.8. Medidas del plan de reestructuración de DB Cargo relacionadas con los gastos generales de producción y de la torre de control

(229) Alemania explica que, por lo que respecta a los gastos generales de producción y de la torre de control, el plan de reestructuración de DB Cargo se centrará en reducir la complejidad en la planificación, la disponibilidad de recursos y la dirección, en particular reduciendo el catálogo de servicios y simplificando los procesos con el fin de reducir los recursos necesarios para llevar a cabo las tareas respectivas.

(230) En este contexto, Alemania señala que las medidas adoptadas para simplificar los modelos de producción en cada segmento de DB Cargo, por ejemplo, el paso de una producción integrada a sistemas de producción específicos para cada segmento, darán lugar a procesos simplificados en los gastos generales de producción y en la torre de control. Alemania explica que, como resultado directo de disponer de una red más sólida, DB Cargo necesita invertir menos capacidad para, por ejemplo, la planificación y programación de trenes y para la dirección de las instalaciones de producción. Alemania indica además que se producirán efectos similares mediante la reducción sustancial de las interfaces y las necesidades de armonización entre la planificación y el despacho de los diferentes segmentos DB Cargo.

(231) Alemania explica que DB Cargo prevé que la simplificación de procesos se traduzca en reducciones significativas del personal necesario para la planificación y el despacho, el mantenimiento, en la torre de control y por lo que respecta a la encapsulación del transporte combinado. En cuanto a la planificación y el despacho, Alemania señala que el principal enfoque de DB Cargo consiste en fusionar funciones para aumentar las sinergias, incrementar la automatización y reducir las etapas no esenciales de los procesos, lo que debería dar lugar a una reducción del personal necesario en más de cincuenta unidades equivalentes a jornada completa en comparación con las cifras de julio de 2023. Para ello, el plan de reestructuración incluye las medidas que se exponen a continuación.

4.1.4.1.1.8.1. Medida 26 del plan de reestructuración: integración de la dirección de activos y la planificación de personal de la torre de control y en el ámbito de la producción

(232) Alemania explica que la integración de las funciones de DB Cargo de gestión de activos (planificación de las estaciones de clasificación de trenes) y planificación del personal da lugar a una supervisión unificada a través del personal de planificación. La función del personal de planificación se limita a definir el calendario inmediato (del jueves al domingo de la semana siguiente). Alemania explica, además, que cualquier cambio de turno realizado tras el inicio de la planificación está gestionado por la planificación de las estaciones de clasificación de trenes, que tiene en cuenta las consecuencias de la planificación en una fase posterior para la semana siguiente (como los intervalos de descanso de los empleados). Alemania considera que este fomento de la consideración mutua en los aspectos de planificación y ejecución da pie a una disminución de las necesidades de despachadores de personal de DB Cargo, lo que permite una reducción del personal de DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.2. Medida 27 del plan de reestructuración: reducción de la planificación detallada de la torre de control y en el ámbito de la producción

(233) Alemania explica que, gracias a la racionalización de los procedimientos de planificación de DB Cargo, es posible lograr una reducción sustancial de las tareas esenciales, lo que da lugar a una disminución de la plantilla necesaria para la planificación de activos. Más concretamente, Alemania alega que, en la próxima planificación de las estaciones de clasificación de trenes y de las estaciones de intercambio de DB Cargo, la atención se centrará en llevar a cabo únicamente una planificación preliminar anual. Esta planificación se limitará a cumplir los requisitos mínimos de turnos y no implicará modificaciones a lo largo del año. Además, se desarrollará una planificación colaborativa para el personal de tierra de DB Cargo de conductores de maniobras y capitanes de vagones.

4.1.4.1.1.8.3. Medida 28 del plan de reestructuración: consolidación de las funciones de despacho de tripulación de la torre de control y en el ámbito de la producción

(234) Alemania explica que, para reducir el número de despachadores de trenes regionales y de gestores de redes regionales de DB Cargo, en el futuro el controlador de zona de DB Cargo también asumirá las responsabilidades del despachador de zona local. Alemania alega que el despacho se efectuará desde el centro de control centralizado o directamente *in situ*, y que este proceso se llevará a cabo en estrecha colaboración con los gestores de red estacionados en la torre de control.

4.1.4.1.1.8.4. Medida 29 del plan de reestructuración: optimización del proceso de planificación de turnos de larga distancia de la torre de control y en el ámbito de la producción

(235) Alemania explica que, mediante la aplicación del sistema de planificación y dirección integradas, el proceso de planificación de turnos de larga distancia de DB Cargo está orientado a la optimización y la automatización, lo que genera importantes eficiencias en términos de capacidad. Alemania explica además que, en el estado previsto de días de operaciones, la fusión de los días de operaciones, los días naturales y la planificación minuciosa de los turnos se llevará a cabo a través del sistema de planificación y dirección integradas, con aspectos de consolidación y automatización. Alemania alega que este enfoque unificado asume la responsabilidad procedimental y regional de todas las rutas encargadas a DB Cargo. Alemania sostiene que el resultado es una información sobre turnos singular y general, que abarca tanto al personal operativo de larga distancia como al de corta distancia. Alemania considera que estas mejoras de los procesos tienen el potencial de generar un ahorro de capacidad notable en la planificación de DB Cargo.

4.1.4.1.1.8.5. Medida 30 del plan de reestructuración: digitalización del mantenimiento de la torre de control y en el ámbito de la producción

(236) Alemania expone que se aplicarán soluciones digitales de mantenimiento para reducir el personal necesario y ahorrar costes a DB Cargo hasta 2027, por ejemplo, reduciendo sustancialmente la función de supervisión del personal local de puesta en servicio de las instalaciones mediante la integración uniforme de soluciones digitales de aprovechamiento y activos y mantenimiento como BISON (detección de programas maliciosos basada en imágenes) y WMS (sistema de gestión de talleres). Alemania explica además que este cambio implica que no todas las medidas complementarias requieren una aprobación explícita, ya que las instalaciones funcionarán de forma proactiva bajo su propia responsabilidad. En lugar de depender en gran medida de una supervisión estricta, las futuras medidas de control se orientarán hacia estrategias rentables y una evaluación basada en el rendimiento. Alemania considera que estas medidas deberían reducir las actividades excesivas de mantenimiento de los vehículos de transporte de mercancías de DB Cargo. Además, la próxima adopción de la centralización (virtual), facilitada por la detección mediante cámaras, augura una gestión más racionalizada de los picos en el volumen de trabajo. Por consiguiente, Alemania concluye que esta medida del plan de reestructuración tiene el potencial de que el personal local de puesta en servicio de DB Cargo reasigne capacidades, propiciando así un marco operativo más eficiente.

4.1.4.1.1.8.6. Medida 31 del plan de reestructuración: mejora de la eficiencia de la torre de control y en el ámbito de la producción

(237) Alemania explica que la torre de control de DB Cargo es un nodo central para coordinar las operaciones con los clientes. Su función principal es supervisar los envíos en toda Europa, con la participación de todos los socios, desde el principio hasta el final. Aúna la perspectiva del cliente con la viabilidad de la producción para optimizar las soluciones para los clientes, centrándose en la eficiencia y los resultados de DB Cargo. La torre de control gestiona más de 650 000 trenes y más de 7 millones de envíos anuales en toda Europa. Se creó en 2022 y tiene su origen en el antiguo Centro de Operaciones y Servicios para el Cliente de DB Cargo.

(238) Alemania explica que el plan de reestructuración de DB Cargo incluye varias iniciativas para aumentar la eficiencia de la torre de control. Por una parte, estas iniciativas se centran en el desarrollo y la implantación de nuevos procesos/aplicaciones informáticos, lo que permitirá reducir significativamente los procesos manuales. Por la otra, persiguen una mayor aplicación de la gestión integrada del rendimiento y el rediseño de la interfaz de cliente, introduciendo soluciones tipo que sustituirán al gran número actual de soluciones individuales, teniendo en cuenta al mismo tiempo los respectivos requisitos de los clientes. Alemania considera que estas iniciativas darán lugar a una reducción del personal necesario de DB Cargo en más de doscientos empleados equivalentes a jornada completa en comparación con el número de tales empleados en julio de 2023 (aproximadamente el 18 % de los departamentos considerados, excluida la parte correspondiente al transporte combinado).

(239) Alemania explica además que la nueva estrategia para cada subsegmento del transporte combinado de DB Cargo propicia nuevas reducciones de los gastos generales relacionados con la producción y la torre de control. Alemania considera que, en conjunto, cabe esperar una reducción de aproximadamente 130 equivalentes a jornada completa en los gastos generales de producción de DB Cargo y de aproximadamente 155 equivalentes a jornada completa en la torre de control (ambas cifras se añaden a las cifras señaladas anteriormente en las secciones anteriores). Alrededor del 50 % de esta reducción de personal en DB Cargo tendrá lugar a nivel de las filiales. Sobre esta base, Alemania considera que puede lograrse un ahorro significativo de costes reduciendo los gastos generales y racionalizando los procesos.

Cuadro 16

Efectos de las medidas del plan de reestructuración referentes a los gastos generales de producción y de la torre de control en las previsiones del EBIT de DB Cargo

		Efectos en el EBIT (en millones EUR)				
Tipo de segmento	Medida de transformación	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Medidas referentes a los gastos generales de producción y de la torre de control		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Planificación y despacho					
	Mantenimiento	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Torre de control	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Encapsulación del transporte combinado	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 38.

4.1.4.1.1.9. Medidas del plan de reestructuración para responder a los riesgos adicionales materializados

(240) Alemania explica que entre 2023 y 2024 se materializaron varios riesgos que se abordaron con contramedidas de mitigación como parte de un plan ampliado de transformación y reestructuración. Algunos de los riesgos que se materializaron y se han abordado son la reducción de los presupuestos federales destinados a los regímenes de apoyo al transporte de mercancías por ferrocarril, la huelga de advertencia de los maquinistas, la evolución negativa del volumen, el aumento de los costes de personal y los factores y los retrasos en la intensificación de la aplicación de las medidas de transformación.

4.1.4.1.1.9.1. Medida 32 del plan de reestructuración: reducción sustancial de los efectivos en respuesta a las tendencias negativas en términos de volumen

(241) Alemania expone que la decisión del comité de conciliación adoptada el 2 de octubre de 2024 (considerando 186) permite a DB Cargo compensar los incrementos de los costes de personal resultantes de los nuevos convenios colectivos. La cifra de empleados a jornada completa refleja i) la decisión y la aplicación de las múltiples medidas de reestructuración del plan de transformación y, además, ii) la reducción de los volúmenes de transporte, y iii) un programa de reducción de efectivos administrativos denominado «Together Strong» (Fuertes desde la unidad), puesto en marcha por DB AG para reducir los puestos administrativos en las áreas de finanzas, informática y recursos humanos (programa que está siendo ejecutado por DB Cargo además de las medidas de reducción de efectivos ya reflejadas en el plan de transformación).

4.1.4.1.1.9.2. Medida 33 del plan de reestructuración: reducción de los costes de los factores en respuesta a las tendencias negativas en términos de volumen

(242) Alemania señala que DB Cargo aplicará varias contramedidas con una incidencia directa en los costes de material. Entre ellas figuran i) la adaptación de los calendarios de mantenimiento y los ciclos de retención a la reducción de los volúmenes de transporte, ii) la cancelación de todos los proyectos de investigación y desarrollo orientados a la digitalización de procesos y activos con períodos de amortización superiores a tres años, y iii) la aceleración de la optimización de la cartera en el transporte combinado continental y el transporte de tren bloque.

4.1.4.1.1.9.3. Medida 34 del plan de reestructuración: Efectos puntuales sobre los ingresos netos en 2024 en respuesta a las tendencias negativas en términos de volumen

(243) Alemania explica que en 2024 se registraron algunos efectos puntuales positivos sobre los ingresos de explotación y netos. Entre ellos cabe citar i) la venta de contenedores que ya no podían utilizarse a raíz del cierre de la actividad de DB Cargo en Rusia, ii) la reducción de los servicios de consultoría y de otra índole, y iii) el desguace de […] vagones de mercancías en el segmento del transporte intermodal. Además, DB Cargo también registró una reducción puntual de 51 millones EUR a precios corrientes en concepto de la energía de tracción de DB Energie en 2024.

4.1.4.1.1.9.4. Medida 35 del plan de reestructuración: incremento de la productividad en el área de mantenimiento de DB Cargo

(244) Alemania indica que DB Cargo ha puesto en marcha un programa de aumento de la productividad centrado en su mantenimiento interno de locomotoras y vagones. El programa es un plan de reducción de costes destinado a la infraestructura de mantenimiento, así como a la eficiencia en términos de materiales y de personal, y se espera que aporte un ahorro de costes por valor de 25 millones EUR de aquí a 2026 y de 100 millones EUR para 2030.

4.1.4.1.1.9.5. Medida 36 del plan de reestructuración: reducción de los costes de la energía de tracción y de los servicios internos del grupo DB

(245) Alemania explica que, debido a una disminución general de los costes de la energía en Alemania, el proveedor de energía del grupo DB, DB Energie, ha podido bajar sus precios de venta en el mercado de la energía de tracción durante el período 2025-2030. Además, se reducirán los precios del proveedor interno de servicios informáticos de DB AG (DB Systel). Se prevé que el uso de la inteligencia artificial en la creación de servicios digitales dé lugar a un aumento sustancial de la productividad.

4.1.4.1.1.9.6. Medida 37 del plan de reestructuración: depreciación y reducción de la inversión

(246) DB Cargo revisó los presupuestos para inversiones hasta 2030 y los redujo al mínimo. La reducción del gasto en inversión se traducirá en una disminución de los gastos por depreciación de DB Cargo. Los supuestos de vida útil de las locomotoras y los vagones se ajustarán por lo que respecta a la depreciación a la vida útil actual del parque de vehículos.

4.1.4.1.1.9.7. Medida 38 del plan de reestructuración: venta y posterior arrendamiento financiero de locomotoras

(247) Alemania explica que DB Cargo venderá y posteriormente arrendará […] locomotoras que generarán aproximadamente […] EUR en reservas ocultas por locomotora.

4.1.4.1.1.9.8. Medida 39 del plan de reestructuración: conversión de la adquisición de locomotoras en arrendamiento

(248) Alemania sostiene que, en lugar de adquirir directamente [...] locomotoras, DB Cargo las arrendará con el fin de ahorrar el desembolso de un pago al contado y flexibilizar el modelo de negocio repartiendo los costes de arrendamiento de dichas locomotoras a lo largo del tiempo.

4.1.4.1.1.9.9. Medida 40 del plan de reestructuración: mejoras en el capital circulante

(249) Alemania explica que DB Cargo venderá [...] EUR en títulos de crédito a finales de 2024 para aumentar el efectivo total y limitar la deuda.

4.1.4.1.1.9.10. Medida 41 del plan de reestructuración: aumentos de los precios del segmento del transporte de vagón completo

(250) Alemania explica que, a partir de 2026, DB Cargo generará entre sus clientes del segmento del transporte de vagón completo una mayor predisposición a pagar. Asimismo, repercutirá los efectos de la reducción del acceso a las vías y de las subvenciones a los sistemas de maniobras que afectan a todo el sector del transporte de mercancías por ferrocarril en Alemania a partir de 2027.

4.1.4.1.1.10. Efecto global de las medidas del plan de reestructuración en las previsiones del EBIT de DB Cargo

(251) El cuadro 17 recoge los efectos financieros previstos de las principales medidas contempladas en el plan de transformación en las previsiones del EBIT de DB Cargo para los períodos indicados.

Cuadro 17

Efecto global de las medidas del plan de reestructuración en las previsiones del EBIT de DB Cargo

		Efectos en el EBIT (en millones EUR)				
Tipo de segmento	Medida de transformación	2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Vagón completo	Optimización de la red mediante la revisión del diseño	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Medidas generales de optimización de la producción con efectos en el transporte de vagón completo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mejora de la calidad y ajuste de los precios de base	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tren bloque	Optimización de cartera y soluciones logísticas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Aumento de la solidez de la producción (incluidos nuevos convenios colectivos de trabajo)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mejora de la calidad y ajuste de los precios de base	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Transporte combinado marítimo	Modelo de producción / terminal de Maschen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Producción encapsulada y rediseño de la red	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducción de los gastos generales de administración en todas las empresas de transporte combinado marítimo (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Optimización de cartera e incremento de precios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Tipo de segmento	Medida de transformación	*Efectos en el EBIT (en millones EUR)* 2024	2025	2026	2027	2028 y siguientes
Transporte combinado continental y ventas para transportistas	Producción encapsulada	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducción de los gastos generales de administración en el transporte combinado continental	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Redimensionamiento de la red de Kombiverkehr (optimización de cartera) e incremento de precios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Filiales europeas	Optimización de cartera	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducción de costes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Eficiencia operativa	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gastos generales de administración	Revisión de los sistemas informáticos con vistas a una mayor normalización	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducción de los espacios de oficinas con costes accesorios comparativamente elevados	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducción de las actividades promocionales y estratégicas con DB AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Digitalización y automatización de los procesos financieros manuales	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Redimensionamiento de los departamentos de gestión de ofertas y diseño de servicios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Armonización de las estructuras de DB Cargo y de las filiales de ventas nacionales	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Redimensionamiento de las estructuras de dirección	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Reducción de otros costes administrativos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gastos generales de producción	Planificación y despacho	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Mantenimiento	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Torre de control	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Encapsulación del transporte combinado	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: *información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), páginas 38 y 39.*

(252) El cuadro que figura a continuación muestra los efectos financieros previstos de las nuevas medidas que se están evaluando para DB Cargo debido a los riesgos que se materializaron en 2023 y 2024 (véase el considerando 240).

Cuadro 18

Efecto global de las contramedidas del plan de reestructuración en las previsiones del EBIT de DB Cargo en el escenario de referencia

	Efecto en el EBIT de las contramedidas incluidas en el escenario de referencia	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Escenario de referencia del EBIT para 2023	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Total riesgos materializados	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Total contramedidas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1)	Contramedidas a la tendencia negativa en términos de volumen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Efectivos por debajo del anterior escenario de referencia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Contramedidas para los costes de material	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Aumento de la productividad en el ámbito del mantenimiento	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Optimización adicional de los costes de la red de vagón completo a partir de 2029	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Reducción de la contribución del grupo, los precios de la energía de tracción y los precios de los servicios informáticos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2)	Reducción de la depreciación mediante una disminución de las inversiones y la consideración de la vida útil real de las locomotoras y los vagones	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3)	Aumento específico del precio del transporte de vagón completo en 2026 y repercusión del efecto sobre los precios o la reducción de los presupuestos federales para los regímenes de apoyo a partir de 2027	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4)	Aumento del porcentaje de subcontratación en el transporte de tren bloque, incluida la venta de […] locomotoras en 2025/2026	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5)	Venta y posterior arrendamiento financiero de […] locomotoras	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6)	Conversión de la adquisición en arrendamiento de […] locomotoras	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7)	Mejoras del capital circulante	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 44.

4.1.4.2. Financiación del plan de reestructuración

(253) La financiación del plan de reestructuración y los costes asociados consiste principalmente en financiación procedente de fuentes privadas (contribución propia) y solo en parte de financiación procedente de ayudas estatales.

(254) Los costes de reestructuración y las correspondientes fuentes de financiación mencionadas se describen en las secciones siguientes.

4.1.4.2.1. Costes de la reestructuración

(255) Los costes de reestructuración de DB Cargo ascenderían a un total de 4 187 millones EUR, tal como se resumen en el cuadro, y pueden desglosarse en las siguientes partidas:

a) pérdidas de explotación: Alemania indica que las pérdidas de explotación de DB Cargo entre 2022 y 2024, a saber, 858 millones EUR en 2022, 584 millones EUR en 2023 y 472 millones EUR previstos para 2024 ([80]), representan aproximadamente la mitad de los costes de reestructuración;

b) otros costes de reestructuración: durante el período de reestructuración, DB Cargo también incurrirá en otros costes relacionados con los costes de reestructuración o de explotación que no estarán cubiertos por los ingresos previstos durante la ejecución del plan de reestructuración y que son necesarios para que culmine satisfactoriamente, tales como:

a) costes de los asesores, los pagos relacionados con la mano de obra y el personal de las filiales de DB Cargo, y los costes relacionados con la transferencia de actividades a las filiales de DB Cargo, así como

b) otros gastos de capital del plan de inversión a pesar de la reducción prevista del importe, el capital circulante, los costes de refinanciación de los préstamos que van a alcanzar su vencimiento y los gastos de explotación.

4.1.4.2.2. Fuentes de financiación de las medidas de reestructuración

4.1.4.2.2.1. Ayuda de reestructuración

(256) Alemania señala que los importes entregados a DB Cargo en el marco del ATPG para cubrir sus pérdidas de explotación de 2022, 2023 y 2024 son las fuentes de ayuda para la financiación de los costes de reestructuración, es decir, 858 millones EUR en 2022, 584 millones EUR en 2023 y 472 millones EUR previstos para 2024 ([81]) por un total de 1 914 millones EUR.

4.1.4.2.2.2. Aportación propia del beneficiario

(257) Alemania indica las siguientes fuentes principales de las aportaciones de DB Cargo a los costes de reestructuración y señala que se espera que todos los instrumentos financieros utilizados como fuentes de financiación intragrupo de los costes de reestructuración se emitan en condiciones de mercado en favor de DB Cargo AG y que todos se proporcionarán durante el período de reestructuración para contribuir a la financiación efectiva del plan de reestructuración ([82]):

a) 842 millones EUR en concepto de empréstitos convertibles subordinados disponibles desde el 15 de noviembre de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2026 inclusive ([83]), consistentes en:

a) El 15 de noviembre de 2024, empréstitos convertibles subordinados por un total de 218 millones EUR hasta el 31 de diciembre de 2031;

b) El 1 de abril de 2025, empréstitos convertibles subordinados por un total de 110 millones EUR hasta el 31 de diciembre de 2031;

c) En 2025, empréstitos convertibles subordinados por un total de 83 millones EUR hasta el 31 de diciembre de 2031;

d) El 1 de diciembre de 2026, empréstitos convertibles subordinados por un total de 315 millones EUR hasta el 31 de diciembre de 2031;

e) En 2026, empréstitos convertibles subordinados por un total de 116 millones EUR hasta el 31 de diciembre de 2031.

([80]) Previsión de 22 de noviembre de 2024.

([81]) El importe de las pérdidas que se espera transferir para 2024 (previsión a 22 de noviembre de 2024) incluye, sin efectos sobre el EBITDA y el EBT según lo previsto, un pasivo por impuestos diferidos estimado en 18 millones EUR. De este modo, las pérdidas transferidas por DB Cargo a DB AG aumentan por encima de lo que de otro modo se transferiría sin la rescisión del ATPG.

([82]) Cuadro 29: préstamos, líneas de crédito, líneas de crédito temporales y capital mezzanine (empréstitos convertibles subordinados) de DB Cargo AG 2025-2029, según la información facilitada por Alemania en el plan de reestructuración mediante ayudas estatales de DB Cargo presentado el 31 de octubre de 2024, en su versión actualizada.

([83]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 2, apartado 1, del «contrato de préstamo mezzanine acerca de un marco de financiación de [842] 000,00 EUR» (traducción al español).

Estos empréstitos pueden utilizarse exclusivamente para la refinanciación de los contratos de préstamo existentes entre las partes contratantes ([84]).

El tipo de interés para los tramos desembolsados será igual a ([85]): i) el tipo swap EUR para una duración de cinco años (2,275 % a mediados de noviembre de 2024) ([86]); ii) más el diferencial determinado con arreglo a las condiciones de mercado para la refinanciación del prestamista (en septiembre de 2024, el diferencial era del [...] % anual para las retiradas en EUR) y la solvencia determinada del prestatario (el prestamista actualmente incluye al prestatario en la calificación «[...]»). Las calificaciones suelen revisarse y ajustarse anualmente; y iii) más un margen del [...] % anual para reflejar la subordinación de los préstamos. Este margen se obtuvo comparando la valoración de mercado de los bonos subordinados del grupo DB adeudados en 2029 con las comparaciones de vencimientos de los bonos en efectivo preferentes del grupo DB. Por consiguiente, el tipo de interés aplicable asciende actualmente al [...] % anual.

Además, DB Cargo solo puede utilizar los préstamos si se respeta la ejecución del plan de reestructuración en el momento de la solicitud. Esto implica, en particular, que DB Cargo debe alcanzar los siguientes coeficientes financieros ([87]):

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

En virtud de estos contratos de préstamo, el prestamista (DB AG) tiene derecho, en cualquier momento, a convertir en capital social uno o varios tramos pendientes o importes de los tramos pendientes mediante la asignación de la reserva de capital de DB Cargo, siempre que DB Cargo haya generado un superávit anual positivo durante al menos dos años naturales consecutivos, hasta el doble del superávit anual acumulado desde el 1 de enero de 2025, del que deben deducirse los importes ya convertidos en capital social ([88]).

Por último, el prestatario no tiene derecho a prestar créditos u otros servicios financieros a terceros (a excepción del prestamista y Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]);

f) línea de crédito de 325 millones EUR ya aportada y firmada por DB AG, disponible desde el 1 de agosto de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2026 inclusive ([90]). El tipo de interés aplicable a cada detracción del crédito se calcula sobre la base del tipo de interés de préstamo interbancario (por ejemplo, Euribor a seis meses del 2,743 % a mediados de noviembre de 2024, sobre una base anual) ([91]) aplicable al período de interés acordado en el momento de la solicitud del préstamo (los datos de mercado de Reuters) más un margen determinado en función de las condiciones del mercado (que actualmente se sitúa en el [...] % anual para las retiradas en EUR) para la refinanciación del prestamista y la solvencia determinada del prestatario. En la actualidad, el prestamista concede al prestatario la calificación de «[...]». Las calificaciones suelen revisarse y ajustarse anualmente. Por consiguiente, el tipo de interés aplicable, por ejemplo, a un período de seis meses asciende actualmente al [...] % anual.

([84]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 1, apartado 3, del «contrato de préstamo mezzanine acerca de un marco de financiación de [842] 000,00 EUR» (traducción al español).
([85]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 5, apartados 1 y 2, del «contrato de préstamo mezzanine acerca de un marco de financiación de [842] 000,00 EUR» (traducción al español).
([86]) Calculado a partir de fuentes de acceso público como www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).
([87]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 2, apartado 3, del «contrato de préstamo mezzanine acerca de un marco de financiación de [842] 000,00 EUR» (traducción al español).
([88]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 7, letra a), del «contrato de préstamo mezzanine acerca de un marco de financiación de [842] 000,00 EUR» (traducción al español).
([89]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 12 del «contrato de préstamo mezzanine acerca de un marco de financiación de [842] 000,00 EUR» (traducción al español).
([90]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 1, apartados 1 y 2, del «Contrato marco sobre una línea de crédito por un importe de 325 000 000,00 EUR» (traducción al español).
([91]) A partir de la información de acceso público en fuentes como www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/es/).

En virtud de dicho contrato de préstamo, DB Cargo no tiene derecho a prestar créditos u otros servicios financieros a terceros (a excepción del prestamista y Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

Además, DB Cargo se compromete a obtener la aprobación previa de las comisiones de crédito de DB AG para las siguientes decisiones de política comercial ([93]):

a) siempre que DB Cargo haya utilizado un importe igual o inferior a 250 millones EUR de la línea de crédito en el momento pertinente: i) proyectos de inversión y desinversión que no forman parte de la planificación empresarial actual a medio plazo, por un total de más de 10 millones EUR por proyecto, y ii) contraer otros compromisos futuros que no forman parte de la planificación empresarial actual a medio plazo, por un total de más de 10 millones EUR por proyecto;

b) siempre que DB Cargo haya utilizado un importe superior a 250 millones EUR de la línea de crédito en el momento pertinente: i) proyectos de inversión y desinversión con un volumen total de más de 5 millones EUR por proyecto, y ii) contraer otros compromisos futuros superiores a 5 millones EUR por proyecto;

c) en el caso de los proyectos de venta y posterior arrendamiento, DB Cargo se compromete a que el prestamista verifique las condiciones de mercado.

Por último, la provisión de la línea de crédito está sujeta al compromiso de DB Cargo de garantizar el cumplimiento de las siguientes ratios financieras y, en caso necesario, de adoptar medidas correctoras para evitar que se rebase la ratio. Si se supera la ratio, la entidad acreedora tiene derecho a rescindir el contrato de crédito ([94]).

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

b) línea de crédito temporal de 434 millones EUR ya aportada y firmada por DB AG, disponible desde el 1 de agosto de 2024 hasta el 31 de marzo de 2025 inclusive ([95]) en condiciones de mercado. El tipo de interés aplicable se calcula sobre la base del tipo de interés interbancario aplicable durante el período de interés acordado (por ejemplo, Euribor a seis meses del 2,743 % a mediados de noviembre de 2024, sobre una base anual) ([96]) en el momento de la solicitud del préstamo (sobre la base de los datos de mercado en tiempo real de Reuters) más un margen determinado en función de las condiciones del mercado (que actualmente se sitúa en el [...] % anual para las retiradas en EUR) para la refinanciación del prestamista y la solvencia determinada del prestatario ([97]). El prestatario ostenta en la actualidad la calificación de «[...]». Las calificaciones suelen revisarse y ajustarse anualmente. Por consiguiente, el tipo de interés aplicable, por ejemplo, a un período de seis meses asciende al [...] % anual en el momento de la decisión de la Comisión.

([92]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 12, apartado 1, del «Contrato marco sobre una línea de crédito por un importe de 325 000 000,00 EUR» (traducción al español).
([93]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 12, apartado 2, del «Contrato marco sobre una línea de crédito por un importe de 325 000 000,00 EUR» (traducción al español).
([94]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 12, apartado 3, del «Contrato marco sobre una línea de crédito por un importe de 325 000 000,00 EUR» (traducción al español).
([95]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 1, apartados 1 y 2, del «Contrato marco sobre una línea de crédito puente ("financiación puente") por un importe de 434 000 000,00 EUR» (traducción al español).
([96]) A partir de la información de acceso público en fuentes como www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/es/).
([97]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 5, apartado 1, del «Contrato marco sobre una línea de préstamo puente ("financiación puente") por un importe de 434 000 000,00 EUR» (traducción al español).

Hasta el reembolso total de todos los importes de los créditos pendientes en virtud de dichas líneas de crédito, DB Cargo se compromete a no prestar ninguna garantía a otros acreedores, en particular en forma de cargas en relación con sus activos presentes o futuros, a menos que el prestamista haya dado su consentimiento previo por escrito para la concesión de dichas garantías ([98]);

c) desinversiones por valor de [460-560] millones EUR que se ejecutarán hasta 2026 [tal como se expone en el considerando 305, letra a), y en el considerando 318], consistentes en:

   a) la venta prevista del activo (locomotoras) debido a un aumento del porcentaje de la subcontratación en el transporte de tren bloque por un importe aproximado de [...] millones EUR entre 2025 y 2026,

   b) la venta prevista de locomotoras excedentarias en el transporte combinado por un importe aproximado de [...] millones EUR entre 2025 y 2026,

   c) la venta prevista de locomotoras excedentarias del corredor germano-francés por un importe aproximado de [...] millones EUR entre 2025 y 2026,

   d) la cesión de participaciones de filiales seleccionadas ([...]) por aproximadamente [...] millones EUR en 2025, y

   e) la venta prevista de una parte sustancial de [...] de DB Cargo entre 2025 y 2026;

   f) factoraje hasta [...] de [100-140] millones EUR de títulos de crédito de DB Cargo, que tienen un perfil crediticio ventajoso y, por consiguiente, menores costes de financiación;

   g) asunción por parte de DB JobService GmbH de las indemnizaciones salariales y por despido de los empleados de DB Cargo por un importe total de [100-140] millones EUR activadas con arreglo al plan de reestructuración, en aplicación de los convenios colectivos de trabajo y de las normas aplicadas en el seno del grupo DB AG. DB JobService GmbH actúa como agencia de empleo y colocación para todo el grupo y DB AG tiene interés en centralizarla como mercado de trabajo «interno», debido a las sinergias y al ahorro de costes en términos de adecuación de las capacidades o cuantía de las indemnizaciones por despido en comparación con la externalización de la agencia a proveedores terceros.

(258) La aportación propia del beneficiario a los costes de reestructuración resultante de las diversas fuentes de financiación presentadas por las autoridades alemanas, resumidas en el cuadro 19, ascendería a un total de 2 291 millones EUR, el 54 % de los 4 205 millones EUR de los costes de reestructuración resultantes de la estimación.

Cuadro 19

Resumen de los costes de reestructuración y de las fuentes de su financiación

(millones EUR)

COSTES DE LA REESTRUCTURACIÓN	Millones EUR	FUENTES DE FINANCIACIÓN	Millones EUR
Pérdidas de explotación reales (2022 a 2023)	1 442	**Aportación propia**, de la cual:	**2 291**
Pérdidas de explotación previstas (2024)	472	Empréstitos convertibles subordinados de DB AG	842
Pérdidas de explotación previstas (2025)	[…]	Línea de crédito de DB AG	325
Gastos de personal (JobService GmbH)	[…]	Línea de crédito temporal de DB AG	434
Otros costes de traslado de actividades a las filiales de DB Cargo	[…]	Cesiones	4 […]
Refinanciación de préstamos que vencerán, CAPEX, OPEX, capital circulante	2 020	Factoraje de títulos de crédito	[…]
		Aportación de JobService GmbH	[…]
Costes totales de reestructuración	**4 205**		
		Ayuda de reestructuración, de la cual:	**1 914**
		Cobertura efectiva del ATPG (2022-2023)	1 442
		Cobertura prevista del ATPG (2024)	472

([98]) Conforme a lo dispuesto en la cláusula 14, apartado 2, del «Contrato marco sobre una línea de préstamo puente ("financiación puente") por un importe de 434 000 000,00 EUR» (traducción al español).

4.1.4.2.3. Previsiones financieras en el escenario de referencia y en el pesimista

(259) Alemania explica que todas las hipótesis que sustentan la ejecución en curso del plan de reestructuración global de DB Cargo tienen por objeto recuperar la rentabilidad de la empresa. DB Cargo desarrolló su plan de reestructuración en estrecha colaboración con consultores externos que la asesoraron. Alemania indica que el plan de reestructuración ya se está aplicando y que se han iniciado las consultas exigidas por ley con los representantes de los trabajadores de DB Cargo en relación con las medidas que afectan al personal.

(260) Alemania señala que las hipótesis de costes subyacentes entre 2025 y 2029 se basan en las previsiones del grupo DB, excepto en el caso de la evolución de los costes de las locomotoras y los vagones de mercancías, que están sujetos a las expectativas generales de evolución de la inflación. Entre 2025 y 2029, la evolución prevista de los costes es la siguiente:

Cuadro 20

Hipótesis de costes para el período 2025-2029

Partidas de costes (Evolución interanual)	2025	2026	2027	2028	2029	TCAC 2025-2029
Energía	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ruta	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Instalaciones de la red DB	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Adquisición de servicios int.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Adquisición de servicios nac.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Intercambio de servicios int.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Intercambio de servicios nac.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Personal operativo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Personal general	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Otros costes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 57.

(261) Alemania alega que las hipótesis del escenario de referencia del plan de reestructuración afectan a todos los segmentos de negocio de DB Cargo (transporte de vagón completo, transporte de tren bloque, transporte combinado) y se basan en cuatro pilares principales.

(262) En primer lugar, se propone un cambio radical del sistema de producción, disolviendo las interrelaciones entre segmentos de negocio y reforzando los incentivos a la gestión en favor de líneas de negocio separadas. Este cambio reducirá la complejidad de las operaciones y, por lo tanto, aumentará la solidez y la calidad de la producción de DB Cargo en todos los segmentos. El cambio en el sistema de producción también permitirá reducir los gastos generales.

(263) En segundo lugar, al priorizar la rentabilidad frente al crecimiento, DB Cargo se centra en aquellos segmentos y clientes respecto a los cuales DB Cargo posee o logrará, tras la aplicación del plan de reestructuración, una posición competitiva en el mercado, es decir, donde puede producir a los costes más bajos u ofrecer una cartera de productos única.

(264) En tercer lugar, DB Cargo está abierta y busca activamente oportunidades para flexibilizar el negocio y colaborar con terceros socios con el fin de implantar acuerdos de subcontratación o de crear empresas conjuntas en mercados con futuras oportunidades de crecimiento, siempre y cuando tales oportunidades se materialicen en el futuro.

(265) Por último, el plan de reestructuración implica un cambio sustancial en la forma en que se organiza el transporte de vagón completo. Alemania señala que, junto con un régimen de financiación pública para el transporte de vagón completo, esta medida debería permitir que este segmento estructuralmente desfavorecido vuelva a ser rentable.

(266) Como resultado del plan de reestructuración, Alemania señala que, en el escenario de referencia, se prevé que DB Cargo logre rentabilidad en 2026 y la mantenga de forma duradera (con un objetivo de EBIT positivo de 251 millones EUR en 2028 y 268 millones EUR en 2030). Estas cifras implican un margen EBIT del 6,3 % en 2028 y también en 2030, lo que, según Alemania, estaría en consonancia con los valores de referencia que se manejan actualmente en el sector.

(267) El escenario de referencia tiene en cuenta el hecho de que, aunque es probable que la posición de mercado global de DB Cargo en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril alemán, al igual que en años anteriores, siga disminuyendo, DB Cargo prevé que la producción absoluta se mantenga relativamente estable en los próximos años en el caso del transporte de vagón completo y de tren bloque (frente a la disminución del transporte combinado), contribuyendo así a la competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril y, por tanto, a un aumento de la cuota modal del ferrocarril.

(268) Alemania alega además que el plan de reestructuración cuenta con una contribución sustancial de la plantilla de DB Cargo en relación con una mayor flexibilidad y la aplicación de nuevos modelos de turnos opcionales (pero recompensados) con horarios de servicio más largos para los maquinistas. El 2 de octubre de 2024, el comité de conciliación de DB Cargo acordó una reducción de plantilla de 4 582 empleados a jornada completa para finales de diciembre de 2026 (aproximadamente el 25 % de la plantilla en comparación con diciembre de 2023), que se incrementará hasta los 4 943 trabajadores a jornada completa (aproximadamente el 27 % de la plantilla) a finales de diciembre de 2029.

(269) Habida cuenta del entorno económico actual, caracterizado por la falta de trabajadores cualificados, la creciente demanda del sector privado de modos de transporte sostenibles y el apoyo financiero del segmento del servicio de vagón completo, Alemania considera que el plan de reestructuración se beneficiará de condiciones externas positivas y que durante el período de reestructuración se logrará recuperar la viabilidad.

(270) Por todas estas consideraciones, Alemania sostiene que el escenario de referencia del plan de reestructuración de DB Cargo permitirá a la empresa volver a ser viable al final del período de reestructuración (31 de diciembre de 2026), momento en el que, según las previsiones, registrará unos ingresos netos positivos de 95 millones EUR.

(271) Alemania explica que se espera que estos resultados financieros se logren gracias a la generación de un EBIT positivo ya en 2026 (con 188 millones EUR) como resultado de un crecimiento moderado de los ingresos ([...]) en relación con la base de costes, que según las previsiones se mantendrá esencialmente estable durante el período de reestructuración ([...]), junto con una reestructuración sustancial de la plantilla ([...]) y un aumento de la productividad al flexibilizar las actividades de la empresa (costes de materiales y otros gastos de explotación [...]).

(272) Alemania defiende que el crecimiento moderado de los ingresos en el escenario de referencia responde esencialmente a las diversas medidas del plan de reestructuración enumeradas en la sección 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.) y, en particular, a las siguientes:

a) segmento de transporte de vagón completo: las mejoras resultantes de la calidad de los productos permitirán introducir ajustes en los precios de base y se espera que la subvención federal prevista para el transporte de vagón completo contribuya a que las operaciones de este segmento sean positivas en 2026 y se recupere una rentabilidad razonable sobre el nivel de ingresos netos a partir de 2027. La evolución de los precios refleja

una transmisión de los incrementos de los costes de los factores. Como consecuencia de ello, entre 2025 y 2030 se prevé que el segmento de transporte de vagón completo experimente un aumento moderado del volumen, con una tasa de crecimiento anual compuesto (TCAC) del [...] %, mientras que se espera que los precios aumenten a un ritmo constante a una TCAC del [...] %. No obstante, Alemania subraya que, a pesar de las medidas del plan de reestructuración aplicables, este segmento seguiría siendo deficitario de no ser por el apoyo federal al transporte de vagón completo;

a) segmento de transporte de tren bloque: sobre la base del aumento de la productividad y la calidad, DB Cargo espera poder aumentar moderadamente los precios a una TCAC ([99]) prevista de aproximadamente el [...] % en el mercado. Además, se espera un potencial de ingresos adicionales derivado del efecto de la estructura del transporte de mercancías debido al cambio de la situación política mundial (que favorece, entre otros, la energía y la defensa). En consecuencia, entre 2025 y 2030 se prevé que el segmento de transporte de tren bloque experimente un aumento marginal del volumen, con una TCAC del [...] %, mientras que se espera que los precios aumenten a un ritmo constante a una TCAC del [...] %. La evolución de los precios refleja una transmisión de los incrementos de los costes de los factores;

b) segmento del transporte combinado: se exploran opciones para establecer asociaciones en segmentos de mercado con futuras oportunidades de crecimiento, es decir, en el segmento del transporte combinado marítimo. Entre 2025 y 2030, se prevé que el segmento del transporte combinado marítimo experimente un aumento moderado del volumen con una TCAC del [...] %, mientras que se espera que los precios aumenten a un ritmo constante a una TCAC del [...] %. La evolución de los precios refleja una transmisión de los incrementos de los costes de los factores.

(273) Por otro lado, Alemania explica que la reducción de los costes en el escenario de referencia responde principalmente a las diversas medidas del plan de reestructuración enumeradas en la sección 4.1.4. (4.1.4.1.1.2.) y, en particular, a las siguientes:

a) segmento del transporte de vagón completo: el cambio radical del sistema de producción (encapsulación) y una revisión y rediseño profundos de la red de transporte de vagón completo de DB Cargo mediante, entre otras cosas, el aumento de las frecuencias de viaje en largas distancias, una revisión de los servicios de alimentación y distribución, así como una normalización de la oferta comercial;

b) segmento de transporte de tren bloque: la transformación en un proveedor de servicios de logística inteligentes mediante i) la optimización de la cartera de clientes en favor de soluciones de transporte ferroviario complejas e innovadoras y la aplicación de servicios de lanzadera específicos para clientes importantes, y ii) el aumento de la solidez y la calidad de la producción, entre otras cosas separando la producción de trenes bloque del transporte de vagón completo y el aumento de la productividad mediante convenios laborales más flexibles con horarios de servicio más largos para los maquinistas (con carácter voluntario) y el recurso a proveedores de servicios externos;

c) segmento del transporte combinado: la encapsulación de la producción y la creación de empresas independientes con recursos específicos, que, según las previsiones de DB Cargo, reforzarán los incentivos a la gestión (sobre la base de la apropiación de extremo a extremo) y, por tanto, la eficiencia. Algunas de las medidas clave son la optimización de la cartera mediante la eliminación progresiva de los transportes no rentables (por ejemplo, reducción de aproximadamente el [...] % del volumen de ventas para transportistas), la modificación de la red ofrecida para el transporte combinado continental y la aplicación de un modelo de producción revisado que elimine gradualmente el actual modelo de clasificar todos los vagones marítimos en un único nodo en Maschen (cerca del puerto de Hamburgo). Además, los procesos se adaptarán a las necesidades empresariales específicas. Por otro lado, el comité de conciliación acordó, el 2 de octubre de 2024, modificar la normativa laboral vigente de DB Cargo con respecto al transporte combinado. Alemania explica que esto da lugar a una simplificación sustancial del modelo de negocio de DB Cargo para el transporte combinado, que supondrá el mismo aumento de la productividad que el logrado con la propuesta presentada anteriormente de reducir la provisión de tracción por parte de DB Cargo y transferirla a filiales de tracción con más flexibilidad en sus convenios laborales y, por tanto, una mayor productividad de los maquinistas (por ejemplo, escalas en subestaciones, compensación especial por el tiempo de viaje). Alemania explica además que, al alcanzar este acuerdo en octubre de 2024, DB Cargo podrá reducir el número de maquinistas propios, los gastos generales relacionados con la producción y el personal de la torre de control

([99]) TCAC: tasa de crecimiento anual compuesta.

debido a la nueva normativa laboral, que permite aumentar la productividad. Por lo tanto, DB Cargo no tendrá que trasladar sus operaciones a empresas filiales de tracción. Las medidas se traducen en una reducción de aproximadamente 330 maquinistas equivalentes a tiempo completo, aproximadamente 130 empleados generales equivalentes a tiempo completo en la planificación y dirección de la producción, así como aproximadamente 155 puestos equivalentes a tiempo completo de la torre de control en comparación con el número real de puestos de este tipo en julio de 2023. Sobre esta base, Alemania considera que DB Cargo también puede conseguir importantes ahorros de costes en ese segmento.

(274) Por otro lado, Alemania añade que el plan de reestructuración incluye medidas que abordan los gastos generales administrativos y de producción. Por una parte, Alemania espera que el principio de favorecer la rentabilidad sobre el crecimiento y la optimización de la cartera permitan una reducción de los gastos generales, por ejemplo, en términos de personal y todos los costes relacionados con el personal, como los costes de arrendamiento de espacio de oficinas. Por la otra, Alemania explica que el plan de reestructuración aplicará varias medidas de eficiencia, entre ellas una normalización de gran alcance de las estructuras informáticas, la reducción de las estructuras organizativas duplicadas, así como la revisión de los procedimientos de planificación y despacho y los referentes a la torre de control, y que se espera que dichas medidas contribuyan a reducir los costes y proporcionar la capacidad de ofrecer servicios rentables a un precio competitivo. Estas medidas se sumarán a una reducción de más de cuatrocientos equivalentes a tiempo completo en comparación con el número real de tales puestos en julio de 2023 (además de las medidas para el transporte combinado, ya descritas anteriormente).

(275) Alemania subraya además que el plan de reestructuración de DB Cargo difiere de los esfuerzos realizados en el pasado para aumentar la eficiencia y la rentabilidad de la empresa. En particular, Alemania explica que no se limita a la aplicación de medidas más graduales para mejorar la eficiencia operativa y que modifica sustancialmente los procesos de producción de DB Cargo, así como su estructura organizativa y estrategia empresarial.

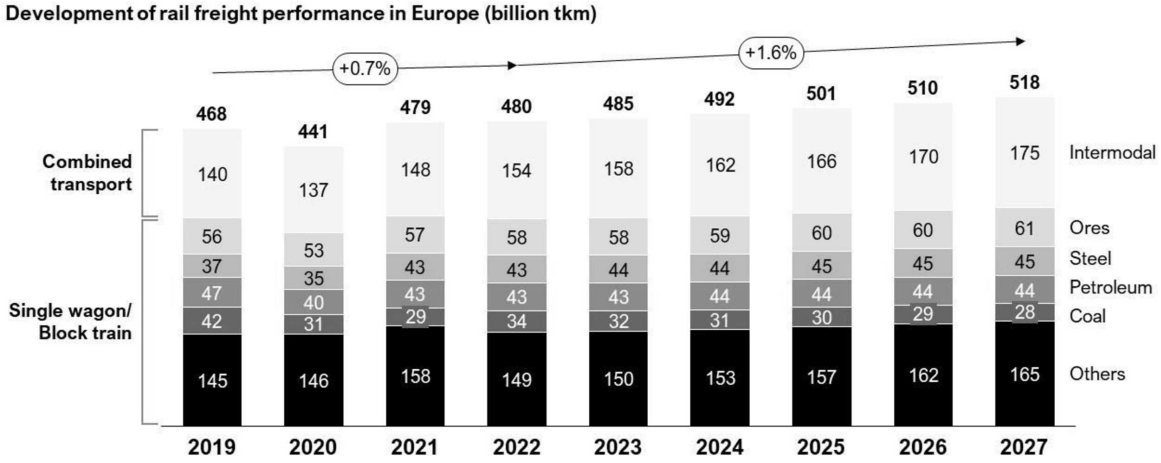
(276) Alemania añade que las condiciones externas para aplicar con éxito el plan de reestructuración serían más favorables que en el pasado, por las razones que se exponen a continuación:

a) además del crecimiento subyacente de industrias clave, se espera que el apoyo político (como los regímenes de comercio de derechos de emisión) y las inversiones en infraestructuras ferroviarias impulsen el crecimiento del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril. De hecho, aunque la cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril se estancó en el pasado, Alemania sostiene que ahora existe un fuerte compromiso por parte del Gobierno alemán y de la Comisión Europea de incrementar la cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril y que la mayor prioridad que conceden a la descarbonización del sector del transporte en el contexto de las políticas de protección del clima dará lugar a mayores inversiones en infraestructuras en el transporte de mercancías por ferrocarril y a una ayuda financiera directa para compensar las desventajas estructurales existentes de las redes de transporte de vagón completo frente al transporte en camiones;

b) por otro lado, Alemania considera que, junto con el sector público, la demanda del sector privado de modos de transporte neutros en carbono está aumentando y que esta circunstancia debería dar pie a una mayor disposición a pagar por las soluciones de transporte de mercancías por ferrocarril por parte de los clientes actuales y futuros, lo que, a su vez, Alemania espera que contribuya a reforzar el ferrocarril en la competencia intermodal con el transporte por carretera;

c) por último, Alemania sostiene que el perfil demográfico está cambiando rápidamente dentro de DB Cargo y, como tal, apoya la aplicación del plan de reestructuración, ya que los empleados que entraron en la empresa en el contexto de los grandes programas de contratación durante la década de 1980 están empezando a jubilarse, lo que da lugar a tasas de eliminación de puestos de trabajo por jubilación de más del 3,5 % anual, proceso que durará hasta finales de la década de 2020. Alemania defiende que este proceso favorece el plan de reestructuración de DB Cargo, ya que gracias a la reducción de efectivos no será necesario recurrir en gran medida a los despidos.

(277) Por todo lo mencionado hasta ahora, si bien las circunstancias externas, como los conflictos comerciales y la pandemia de COVID-19, han propiciado en los últimos años una reducción de la actividad económica y, por ende, una ligera disminución de la demanda de transporte de mercancías por ferrocarril (evolución similar a la de otros segmentos del transporte de mercancías), se prevé que en los próximos años el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril vuelva a crecer, con una TCAC del 1,6 % entre 2022 y 2027.



Fuente: información presentada por Alemania de 31 de octubre de 2023, pp. 2024 y 58, datos de la consultora SCI/Verkehr.

(278) Al examinar cada segmento de negocio por separado, Alemania expone las siguientes consideraciones con respecto al crecimiento del volumen:

a) vagón completo / tren bloque: Alemania expone que se recurre a los servicios de vagón completo o tren bloque para transportar una amplia variedad de mercancías. Algunos de los tipos de mercancías más importantes son los minerales, el acero, el petróleo, el carbón, los productos químicos, los productos del sector del sector del automóvil, los residuos y los bienes de consumo. Al igual que el transporte combinado, el transporte de vagón completo y el de tren bloque se han visto afectados por perturbaciones macroeconómicas en los últimos años, lo que ha dado lugar a una disminución del 7 % en 2020, con una rápida recuperación en el año siguiente (2021: 8,6 %).

b) para el período 2022-2027, se prevé un crecimiento global moderado del volumen de transporte de mercancías por ferrocarril de una TCAC del 0,8 % anual. Alemania alega que este crecimiento está impulsado por el desarrollo de las industrias subyacentes. Espoleada por un cambio económico hacia la fabricación de productos semiacabados o la tendencia hacia fuentes de energía renovables, la demanda de algunas de las materias primas (especialmente minerales y carbón) está estancada en toda Europa. Como consecuencia de ello, se prevé que la demanda de transporte de vagón completo y de tren bloque se mantenga estable o disminuya en estos sectores. En cambio, se prevé que otros tipos de productos (por ejemplo, acero, productos químicos, productos del sector del automóvil, bienes de consumo) generen una demanda adicional de transporte de vagón completo y de tren bloque. Por ejemplo, se espera un fuerte crecimiento en la industria del automóvil (TCAC del 8,6 % entre 2022 y 2027) a medida que se recupera de retos anteriores, como las perturbaciones en la cadena de suministro. Al mismo tiempo, se están desarrollando nuevos mercados que ofrecerían un potencial de crecimiento adicional para el transporte de mercancías por ferrocarril. Alemania explica que entre estas oportunidades de negocio cabe citar las soluciones ferroviarias para gasoductos destinados al hidrógeno verde, que requieren conexiones ferroviarias para colmar las lagunas en las redes de gasoductos existentes, conceptos logísticos para la producción de pilas y baterías de automóviles, así como la descarbonización de la industria siderúrgica en Europa, lo que dará lugar a nuevas soluciones de economía circular en las que la chatarra desempeñará un papel mucho más importante en la producción de acero en los próximos años. Los volúmenes de transporte necesarios pueden propiciar una reactivación del transporte de mercancías por ferrocarril como consecuencia de los mencionados avances;

c) transporte combinado: Alemania indica que el transporte combinado representa un tercio del mercado europeo del transporte de mercancías por ferrocarril y que también está impulsando el crecimiento con tasas que históricamente se han situado por encima de la media, exhibiendo una fuerte recuperación tras la pandemia de COVID-19 a una tasa del 8,6 % en 2021 y del 3,2 % en 2022, lo que se tradujo en una TCAC del 4,2 % anual entre 2017 y 2022. Alemania expone que en los próximos años se espera que el crecimiento siga siendo elevado, con una TCAC del 2,6 % (2022-2027), impulsado principalmente por el crecimiento del PIB. Además, Alemania defiende que el transporte combinado saldrá beneficiado gracias al aumento de los volúmenes, especialmente de productos acabados, al incremento del tráfico marítimo en los principales puertos europeos, al aumento del transporte en contenedores y a las nuevas tecnologías de manipulación de semirremolques. Al mismo tiempo, el transporte combinado es cada vez más accesible debido a las inversiones en infraestructuras (especialmente terminales) que permiten aumentar la capacidad en consonancia con el crecimiento de la demanda.

(279) Teniendo en cuenta las expectativas de crecimiento del mercado antes mencionadas, Alemania sostiene que las hipótesis de crecimiento del volumen de DB Cargo son conservadoras y que, a corto y medio plazo, DB Cargo no depende del crecimiento del transporte de vagón completo impulsado por el mercado. A su juicio, la planificación de DB Cargo es inferior a la tasa de crecimiento del mercado en los segmentos de tren bloque y de transporte combinado.

(280) Por último, Alemania afirma que las consideraciones del plan de reestructuración antes mencionadas deben evaluarse a la luz no solo de una fuerte competencia intermodal con el transporte por carretera, sino también de un mercado del transporte de mercancías por ferrocarril altamente competitivo desde una perspectiva intramodal. En este contexto, Alemania explica que los operadores distintos de DB Cargo poseen una cuota combinada del 57 % del volumen de transporte de mercancías por ferrocarril en Alemania (en toneladas-kilómetro en 2022), porcentaje muy significativo en comparación con otros Estados miembros europeos. A este respecto, Alemania indica que, a pesar de ser el antiguo operador histórico, la cuota de DB Cargo en el volumen de transporte de mercancías por ferrocarril en Alemania es la segunda cuota más baja de cualquier operador histórico en su respectivo país de todos los Estados miembros en los que opera DB Cargo. Alemania señala, además, que, por ejemplo, LINEAS posee una cuota del 57 % en Bélgica, Groupe SNCF tiene una cuota del 67 % en Francia y CD Cargo tiene una cuota del 65 % en Chequia. Al mismo tiempo, la cuota de DB Cargo en el volumen del transporte de mercancías por ferrocarril en Alemania ha disminuido 11 puntos porcentuales desde 2016.

4.1.4.2.3.1. Aspectos financieros del escenario de referencia

(281) Sobre la base de las hipótesis anteriores utilizadas para las previsiones financieras del plan de reestructuración de DB Cargo, Alemania explica que el escenario de referencia del plan de reestructuración tiene en cuenta varios acontecimientos ocurridos en 2023 y principios de 2024, como las huelgas de maquinistas (entre enero y abril de 2024), la reducción de los presupuestos federales para los regímenes de apoyo, la tendencia negativa del volumen (sin huelgas e incluida la pérdida de volúmenes de transporte debido a la transmisión de precios) como consecuencia de la desaceleración económica, la inflación y los aumentos salariales del personal, el aumento de la competencia de precios y el retraso en algunas de las medidas del plan de reestructuración de DB Cargo. Alemania señala que, en este contexto, el escenario de referencia también incluye contramedidas (considerando 242) destinadas a atajar los efectos adversos de estos acontecimientos para que DB Cargo logre el restablecimiento de la viabilidad en el período de reestructuración.

(282) El cuadro 21 muestra el efecto cuantificado del escenario de referencia a través de la cuenta de pérdidas y ganancias de DB Cargo prevista durante el período de reestructuración (del 1 de enero de 2022 al 31 de diciembre de 2026).

Cuadro 21

Cuenta de pérdidas y ganancias del escenario de referencia de DB Cargo

(en millones EUR)

	Reales 2021	Reales 2022	Reales 2023	Previsión 2024	Según el plan 2025	Según el plan 2026	Según el plan 2027	Según el plan 2028	Según el plan 2029	Según el plan 2030
Ingresos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Otros ingresos de explotación	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total resultados	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Coste de los materiales	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gastos de personal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Otros gastos de explotación	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Servicios interempresariales	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(en millones EUR)

	Reales 2021	Reales 2022	Reales 2023	Previsión 2024	Según el plan 2025	Según el plan 2026	Según el plan 2027	Según el plan 2028	Según el plan 2029	Según el plan 2030
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Depreciación	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Margen EBIT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Interés neto	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ingresos procedentes de inversiones	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Otros ingresos financieros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ingresos extraordinarios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Impuestos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Transferencia de pérdidas y ganancias	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ingresos netos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 16.

(283) Como puede comprobarse en el cuadro 21, Alemania espera que DB Cargo siga registrando una pérdida de 348 millones EUR en 2024 a nivel del EBIT, mientras que, a partir de 2026, el escenario de referencia del plan de reestructuración de DB Cargo indica cifras positivas del EBIT, empezando por [...] millones EUR al final del período de reestructuración (finales de 2026), gracias, en general, a nuevos conceptos de producción que permiten aumentar la productividad y reducir los costes de personal en respuesta a las pérdidas de volumen.

(284) A pesar de que se prevé que sigan siendo negativos hasta 2025 (con [...] EUR), también se prevé que los ingresos netos pasen a ser positivos al final del período de reestructuración (con [...] EUR) y aumenten a un ritmo constante a partir de entonces.

(285) Por lo que se refiere a los parámetros del balance previsto de DB Cargo, como puede desprenderse del cuadro 22, Alemania espera que los fondos propios de DB Cargo se mantengan en positivo durante el período de reestructuración (del 1 de enero de 2022 al 31 de diciembre de 2026) y posteriormente.

Cuadro 22

Balance del escenario de referencia de DB Cargo

(en millones EUR)

	Reales 2021	Reales 2022	Reales 2023	Previsión 2024	Según el plan 2025	Según el plan 2026	Según el plan 2027	Según el plan 2028	Según el plan 2029	Según el plan 2030
Total activos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Activos no corrientes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Inmovilizado material	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Activos intangibles	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Activos financieros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Activo corriente	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Existencias	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Cuentas de deudores comerciales	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Otros títulos de crédito y activos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Títulos de crédito financieros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Efectivo y otros activos equivalentes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total pasivo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fondos propios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasivo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Provisiones	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasivos financieros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Deudores comerciales por pagar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Otros pasivos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 17.

(286) Sobre la base de los estados financieros previstos de DB Cargo, Alemania indica que se espera que los principales coeficientes de rendimiento financiero de DB Cargo evolucionen durante el período de reestructuración tal como se resume en el cuadro 23:

Cuadro 23

Escenario de referencia del plan de reestructuración de DB Cargo

Coeficientes de rendimiento financiero a lo largo del período de reestructuración y posteriormente

(en millones EUR)

ICR	Reales 2023	Previsión 2024	Según el plan 2025	Según el plan 2026	Según el plan 2027	Según el plan 2028	Según el plan 2029	Según el plan 2030
Capital invertido	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Situación de los fondos propios (al final del año)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasivos por deuda	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Situación de tesorería (al final del año)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Margen EBITDA (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Margen EBIT (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ROE (%) (excluida la transferencia de pérdidas y ganancias) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RCI (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) ROE (rendimiento de los recursos propios) = Beneficios después de impuestos (EAT)/Fondos propios
([2]) RCI (rendimiento del capital invertido) = EBIT/capital invertido
Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 19.

(287) Como puede extraerse del cuadro 23 anterior, Alemania alega que el escenario de referencia del plan de reestructuración de DB Cargo dará lugar a una mejora de los coeficientes de rendimiento financiero de DB Cargo durante el período de reestructuración y que está previsto que el RCI de DB Cargo supere el CMPC de DB Cargo ([100]) al final del período de reestructuración.

(288) El cuadro 24 recoge los datos de rentabilidad más recientes (es decir, correspondientes a 2021 y 2023) de algunos de los competidores de DB Cargo en la Unión Europea. Esta comparación incluye tres grupos diferentes que pueden distinguirse en función de la cobertura de mercado respecto al producto y que presentan un perfil de rentabilidad distinto: i) integradores con y sin actividades del transporte de vagón completo, ii) proveedores de tracción, y iii) operadores de transporte combinado integrado.

(289) Según los datos facilitados por Alemania, el margen EBIT del grupo de homólogos, compuesto por una combinación de operadores europeos de transporte de mercancías por ferrocarril, fue de media del 2 % en el período 2021-2023 (con un valor mediano también del 2 %). Atendiendo a las cifras previstas para 2025, se prevé que el margen EBIT de DB Cargo del [...] % sea ligeramente inferior a la media del sector. No obstante, DB Cargo espera mejorar su margen EBIT hasta el [...] % al final del período de transformación (finales de diciembre de 2026). Este nivel es superior si se compara con el subgrupo de integradores sin actividades de transporte de vagón completo, que logró por término medio un margen EBIT del 5 %.

([100]) Alemania sostiene que el coste medio ponderado del capital (CMPC) de DB Cargo asciende al [...] %. El CMPC es la suma de multiplicar el coste de la deuda y el coste de los recursos propios por las ponderaciones pertinentes. El coste de los recursos propios del 20 % se calcula utilizando un modelo de valoración de activos financieros y consiste en i) el tipo sin riesgo del 2,5 %, y ii) la prima de riesgo específica de la empresa, que se deriva de la prima de riesgo del mercado del [...] % multiplicada por un factor beta ([...]). Se supone que el coste de la deuda es del 4,5 % sobre la base de una calificación crediticia interna de «[...]». La ponderación se basa en un nivel de deuda previsto al final del ejercicio fiscal de 2024 de [...] millones EUR y en un nivel de recursos propios de [...] millones EUR, es decir, una relación deuda-capital del 370 %. Sobre la base de estas hipótesis, Alemania alega que se prevé que el CMPC de DB Cargo se sitúe en torno al [...] %.

Cuadro 24

Indicadores clave del grupo de homólogos para 2021/2023

Nombre	País	Segmento de negocio	Ingresos 2023 (en millones EUR) (1)	Margen EBIT Ø 2021-2023
ČD Cargo	Chequia	Integrador (TB, TC)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Austria	Integrador (VC, TB, TC)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Eslovaquia	Integrador (VC, TB, TC)	304	2 %
PKP Cargo	Polonia	Integrador (VC, TB, TC)	1 263	2 %
TX Logistik	Alemania	Integrador (TB, TC)	250 (1)	4 %2)
LINEAS	Bélgica	Integrador (VC, TB, TC)	463	– 24 %
Green Cargo AB	Suecia	Integrador (VC, TB, TC)	426	3 %
Fret SNCF	Francia	Integrador (VC, TB, TC)	730	– 3 %
RheinCargo	Alemania	EET	175 (1)	2 % (2)
Lokomotion	Alemania	EET	112 (1)	3 % (2)
Hector Rail Alemania	Alemania	EET	34	– 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) (3)			621	16 %
	Chequia	Operador de TC integrado		
PCC Intermodal	Polonia	Operador de TC integrado	136	6 %
boxXpress	Alemania	Operador de TC integrado	129	2 %
Loconi	Polonia	Operador de TC integrado	49 (1)	5 % (2)
Hupac	Suiza	Operador de TC integrado	740	1 %
Naviland Cargo	Francia	Operador de TC integrado	167 (1)	6 %
Media aritmética			***508***	***2 %***
Mediana			***426***	***2 %***
Media aritmética: integradores sin VC			***432***	***5 %***

Nota: VC = vagón completo; TB = tren bloque; TC = transporte combinado; EET = Empresa de explotación de trenes

(1) La cifra más reciente disponible para el año 2022.

(2) Media del margen EBIT correspondiente al período 2021-2022 debido a 1), véase más arriba.

(3) Metrans forma parte del segmento intermodal de HHLA y generó más del 95 % de los ingresos de HHLA en este segmento en 2023.

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 27.

4.1.4.2.3.2. Aspectos financieros del escenario pesimista

(290) Alemania expone que el escenario pesimista del plan de reestructuración de DB Cargo se basa en el escenario de referencia ajustado para tener en cuenta posibles acontecimientos adversos específicos.

(291) Estos posibles acontecimientos adversos se resumen en el cuadro 25.

Cuadro 25

Riesgos incluidos en el escenario pesimista de DB Cargo

Riesgos incluidos en el escenario pesimista de 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1) Riesgo neto de reducción de los presupuestos federales para los regímenes de ayuda al transporte de mercancías por ferrocarril	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2) Reducción del régimen de financiación del transporte de vagón completo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3) Aumento de los costes de explotación debido al aplazamiento de la implantación del sistema TAF-TSI de DB InfraGO	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4) Incremento del volumen inferior al previsto inicialmente, como consecuencia de repercutir en los clientes el aumento de los cánones de acceso a las vías y los costes de las instalaciones de clasificación, así como de la prolongada debilidad económica de la industria siderúrgica en Alemania (efecto en el EBIT tras la eliminación de los costes variables exclusivamente, en particular los costes energéticos y del acceso a las vías).	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Total riesgos materializados	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 53.

(292) Como puede comprobarse en el cuadro 25, Alemania considera que el escenario pesimista debe reflejar, además de los riesgos ya incluidos en el escenario de referencia, otros riesgos, como por ejemplo nuevas reducciones de los regímenes federales de apoyo y un aumento del volumen inferior al previsto en el escenario de referencia debido a la prolongada debilidad económica de la industria siderúrgica en Alemania.

(293) Asimismo, Alemania indica que se han determinado las contramedidas pertinentes que podrían aplicarse en caso de que se materializara el escenario pesimista. Se espera que estas contramedidas (principalmente reducciones adicionales de costes y de personal y operaciones de venta y posterior arrendamiento de locomotoras) mitiguen los riesgos adicionales mencionados anteriormente que se incluyen en el escenario pesimista, tal como se indica en el cuadro siguiente.

Cuadro 26

Contramedidas incluidas en el escenario pesimista de DB Cargo

Contramedidas incluidas en el escenario pesimista	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Escenario de referencia del EBIT para 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Total riesgos materializados	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1) Contramedidas operativas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Contramedidas incluidas en el escenario pesimista	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2) Venta y posterior arrendamiento financiero de locomotoras	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Escenario pesimista del EBIT para 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 55.

(294) Se prevé que estas contramedidas permitan que DB Cargo pase a ser rentable en 2026 (con un EBIT previsto de [...] EUR) y en los años posteriores, a pesar de los niveles negativos del EBIT de [...] EUR en 2025, tal y como confirma la previsión de la cuenta de pérdidas y ganancias del escenario pesimista de DB Cargo que figura a continuación:

Cuadro 27

Cuenta de pérdidas y ganancias del escenario pesimista de DB Cargo

(en millones EUR)

	Reales 2021	Reales 2022	Reales 2023	Previsión 2024	Según el plan 2025	Según el plan 2026	Según el plan 2027	Según el plan 2028	Según el plan 2029	Según el plan 2030
Ingresos ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Otros ingresos de explotación ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total resultados ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Coste de los materiales ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Gastos de personal ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Otros gastos de explotación ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Servicios interempresariales ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Depreciación ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBIT ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Margen EBIT ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Interés neto ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ingresos procedentes de inversiones ……	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(en millones EUR)

	Reales 2021	Reales 2022	Reales 2023	Previsión 2024	Según el plan 2025	Según el plan 2026	Según el plan 2027	Según el plan 2028	Según el plan 2029	Según el plan 2030
Otros ingresos financieros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ingresos extraordinarios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Impuestos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EAT	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Transferencia de pérdidas y ganancias	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ingresos netos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 22 de noviembre de 2024 (plan de reestructuración definitivo), página 49.

(295) A pesar de seguir siendo sustancialmente negativos hasta 2025 (con [...] EUR), Alemania espera que los ingresos netos de DB Cargo en el escenario pesimista también pasen a ser positivos al final del período de reestructuración (con [...] EUR) y aumenten a un ritmo constante a partir de entonces.

(296) Por lo que se refiere a los parámetros del balance previsto de DB Cargo en el escenario pesimista, como puede desprenderse del cuadro 28, Alemania espera que los fondos propios de DB Cargo se mantengan en positivo durante el período de reestructuración y posteriormente.

Cuadro 28

Balance del escenario pesimista de DB Cargo

(en millones EUR)

	Reales 2021	Reales 2022	Reales 2023	Previsión 2024	Según el plan 2025	Según el plan 2026	Según el plan 2027	Según el plan 2028	Según el plan 2029	Según el plan 2030
Total activos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Activos no corrientes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Inmovilizado material	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Activos intangibles	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Activos financieros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Activo corriente	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Existencias	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(en millones EUR)

	Reales 2021	Reales 2022	Reales 2023	Previsión 2024	Según el plan 2025	Según el plan 2026	Según el plan 2027	Según el plan 2028	Según el plan 2029	Según el plan 2030
Cuentas de deudores comerciales	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Otros títulos de crédito y activos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Derechos de cobro financieros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Efectivo y otros activos equivalentes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total pasivo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fondos propios	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasivo	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Provisiones	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasivos financieros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Deudores comerciales por pagar	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Otros pasivos	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: información facilitada por Alemania el 31 de octubre de 2024, páginas 49 y 50.

(297) Sobre la base de estos estados financieros previstos de DB Cargo, Alemania indica que se espera que los principales coeficientes de rendimiento financiero de DB Cargo evolucionen durante el período de reestructuración tal como se resume en el siguiente cuadro:

Cuadro 29

Escenario pesimista del plan de reestructuración de DB Cargo

Coeficientes de rendimiento financiero a lo largo del período de reestructuración

ICR (en millones EUR)	Reales 2023	Previsión 2024	Según el plan 2025	Según el plan 2026	Según el plan 2027	Según el plan 2028	Según el plan 2029	Según el plan 2030
Capital invertido	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Situación de los fondos propios (al final del año)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Pasivos por deuda	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Situación de tesorería (al final del año)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Margen EBITDA (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

ICR (en millones EUR)	Reales 2023	Previsión 2024	Según el plan 2025	Según el plan 2026	Según el plan 2027	Según el plan 2028	Según el plan 2029	Según el plan 2030
Margen EBIT (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
ROE (%) (excluida la transferencia de pérdidas y ganancias) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
RCI (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) ROE (rendimiento de los recursos propios) = Beneficios después de impuestos (EAT)/Fondos propios
([2]) RCI (rendimiento del capital invertido) = EBIT/capital invertido
Fuente: información facilitada por Alemania el 31 de octubre de 2024, página 50.

(298) Como puede extraerse del cuadro 29 anterior, Alemania alega que el escenario de referencia del plan de reestructuración de DB Cargo dará lugar a una mejora de los coeficientes de rendimiento financiero de DB Cargo durante el período de reestructuración y que está previsto que el RCI de DB Cargo supere el CMPC de DB Cargo al final del período de reestructuración.

4.1.5. *Medidas para limitar el falseamiento de la competencia y de los intercambios*

(299) Tras numerosas conversaciones con la Comisión, con el fin de mitigar los efectos negativos sobre la competencia y los intercambios comerciales derivados de la ayuda de reestructuración, Alemania ha propuesto varias medidas que se han añadido al plan de transformación y lo acompañan y que estarían en vigor hasta el 31 de diciembre de 2026, a saber:

4.1.5.1. Compromisos generales en materia de política comercial

(300) Alemania se compromete a garantizar, dentro de las posibilidades de que dispone en virtud de su Derecho de sociedades, que DB Cargo aplique una política comercial prudente, sólida y sostenible durante la ejecución del plan de transformación con el objetivo de restablecer y mantener la viabilidad a largo plazo de conformidad con las disposiciones del plan de transformación.

(301) Alemania se compromete asimismo a garantizar que DB Cargo no promocione la concesión de la ayuda en cuestión ni ninguna ventaja derivada de ella.

4.1.5.1.1. Prohibición de realizar adquisiciones

(302) Alemania velará, dentro de los límites de las posibilidades que le confiere el artículo 65 del BHO, por que DB Cargo no adquiera acciones hasta el final del período de reestructuración. Este compromiso se aplica *mutatis mutandis* a la adquisición de sociedades mediante transmisión de activos.

(303) Las reestructuraciones y cesiones intragrupo quedan excluidas de esta prohibición de realizar adquisiciones.

(304) DB Cargo podrá adquirir acciones de una sociedad en circunstancias excepcionales, con la aprobación previa de la Comisión, en particular cuando sea necesario para garantizar la viabilidad a largo plazo de DB Cargo o por otras razones imperiosas, como los intereses de seguridad del Estado, como las compras relacionadas con el transporte por parte de la *Bundeswehr*. Ello se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 346 del TFUE.

4.1.5.1.2. Venta de acciones

(305) Alemania se compromete a garantizar, dentro de los límites de las posibilidades previstas en el artículo 65 del BHO, que DB Cargo venda las participaciones que se describen a continuación a un comprador independiente [...]. Los términos «venta», «cesión» y «enajenación» incluyen no solo la transmisión de acciones en la sociedad, sino también la transmisión de los activos de una sociedad.

a) Enajenación de participaciones en la siguiente zona de terminal:

a) […]

b) […]

c) […]

d) […]

e) […]

f) […]

b) Cesión de una participación minoritaria sustancial en el transporte combinado marítimo [...] (incluida la cesión de [...] locomotoras).

c) Cesión de participaciones en filiales logísticas:

a) […]

b) […]

c) […]

(306) Las cesiones se llevan a cabo de forma no discriminatoria de conformidad con los principios económicos y con las garantías basadas en el mercado ofrecidas por el vendedor («declaraciones y garantías»).

(307) Las cesiones tendrán lugar lo antes posible y a más tardar [...]. Se considera que una venta se ha producido en la fecha de la firma de un contrato de compra jurídicamente vinculante («contrato de venta»). En caso de venta de partes a varios compradores, la fecha pertinente será la fecha de celebración del último contrato de venta.

(308) No obstante, la obligación de enajenar las acciones de las empresas solo se aplica si se hace en condiciones económicamente viables y, por lo tanto, no se pone en peligro el éxito del plan de reestructuración. Esto significa que:

a) […]

b) […]

c) […]

(309) En el contexto del procedimiento establecido en el artículo 65 del BHO y en la medida de lo posible, Alemania garantizará que DB Cargo inicie un procedimiento de venta en una fase temprana, de modo que puedan respetarse los plazos pertinentes para la venta.

(310) El adquirente de que se trate deberá:

a) ser independiente de DB AG y DB Cargo;

b) disponer de los recursos financieros, los conocimientos especializados y los incentivos necesarios para mantener y desarrollar la actividad o los activos adquiridos de manera competitiva; y

c) sobre la base de la información de que disponga la Comisión, la adquisición no debe, a primera vista, plantear problemas de competencia ni debe existir riesgo de retraso en la ejecución de los compromisos. En particular, cabe esperar razonablemente que el comprador obtenga todas las autorizaciones reglamentarias necesarias para adquirir la actividad cedida.

(311) En caso de que se produzcan retrasos imprevistos, la Comisión, previa solicitud, podrá conceder una prórroga del plazo de venta. Alemania presentará la solicitud a su debido tiempo, pero, a más tardar, dos semanas antes de que expire el plazo inicial de ejecución.

(312) Si, [...], resulta que las mencionadas cesiones, o partes de ellas, no son posibles a más tardar el [...], Alemania y DB Cargo podrán proponer medidas alternativas de envergadura comparable para limitar el falseamiento de la competencia y las presentarán a la Comisión para su aprobación.

(313) Hasta que tenga lugar la transmisión, DB Cargo garantizará, observando la diligencia de un ordenado comerciante («ordentlicher Kaufmann»), que la actividad que vaya a ser cedida preserve su viabilidad económica, su negociabilidad y su competitividad y minimice el riesgo de perder potencial competitivo. En particular, DB Cargo:

a) no hará nada que pudiera tener un efecto negativo significativo en el valor, la gestión o la competitividad de la actividad cedida o modificar la naturaleza y el alcance de la actividad, su estrategia técnica o comercial o su política de inversión;

b) ajustándose a los planes empresariales existentes y manteniéndolos, asignará o dispondrá la provisión de recursos suficientes para el desarrollo de los activos que se vayan a ceder;

c) tomará todas las medidas razonables y, entre otras cosas, creará incentivos adecuados (habituales en el sector) para garantizar que los empleados no abandonen la actividad cedida o aplicará dichas medidas e incentivos y no contratará ni transferirá personal a las actividades restantes de DB Cargo.

4.1.5.2. Medidas para reforzar la competencia (adquisición de servicios)

(314) Alemania se compromete a garantizar que DB Cargo adquiera cada vez más servicios nacionales de transporte de tren bloque de larga distancia de terceros externos. DB Cargo aumentará, por lo tanto, al final del período de reestructuración, la proporción de trenes-kilómetro proporcionados anualmente a través de proveedores externos en Alemania [...], de los trenes-kilómetro mediante trenes bloque de larga distancia que proporciona en Alemania. En 2024, se prevé que DB Cargo explote 27,7 millones de trenes-kilómetro en Alemania en su conjunto. De esta cantidad, se prevé que DB Cargo proporcione 24,4 millones de trenes-kilómetro con sus propios recursos de producción. Se prevé que los otros 3,3 millones de trenes-kilómetro sean proporcionados por empresas ferroviarias externas en nombre de DB Cargo (adquisición de servicios).

(315) El objetivo mencionado en el considerando 314 está supeditado a la consecución del volumen previsto de trenes-kilómetro en el segmento del transporte de tren bloque, de conformidad con el escenario de referencia del plan de reestructuración. En caso de que la evolución de la actividad sea negativa y de que no se logre el volumen previsto de trenes-kilómetro, el objetivo se reducirá del siguiente modo: Si el volumen previsto de trenes-kilómetro no se alcanza por un porcentaje igual o superior al [...] % (o al [...] %, véase el considerando 314), no hay obligación de subcontratar. Por debajo de ese porcentaje, existe una reducción proporcional del porcentaje de subcontratación comprometido, por ejemplo, si solo se alcanza el [...] % de los trenes-kilómetro previstos en un año civil, al menos el [...]% debe externalizarse. Este mecanismo garantiza que, si en un año los trenes-kilómetro nacionales de larga distancia en el segmento del transporte de tren bloque de DB Cargo no alcanzan el objetivo, se evita un aumento de la «marcha sin carga» («Leerlauf») de la capacidad ferroviaria existente y, por tanto, un mayor debilitamiento de la rentabilidad.

(316) Esta adquisición de servicios se lleva a cabo de una manera que se ajuste al mercado con arreglo a los siguientes principios básicos:

a) la selección del prestador de servicios debe basarse en principios económicos y llevarse a cabo de forma no discriminatoria. La adjudicación de contratos con prestadores de servicios se basa en criterios comerciales.

En particular, el prestador de servicios debe cumplir todos los requisitos de calidad exigidos por los clientes de DB Cargo;

b) DB Cargo tiene la intención de invitar a proveedores adecuados de toda la UE a que presenten paquetes de adquisición de servicios más grandes y procurará obtener al menos dos ofertas en una primera ronda si hay más de un proveedor adecuado para la subcontratación prevista. A fin de garantizar la transparencia, se informará debidamente al licitador o licitadores no seleccionados y se justificará debidamente el motivo por el que se ha rechazado su oferta. Las obligaciones descritas en la frase anterior solo se aplican a los proveedores que hayan presentado una oferta;

c) el prestador de servicios debe ser un competidor potencial o ya establecido, eficiente e independiente, y con los medios financieros y experiencia demostrada para poder prestar servicios nacionales de transporte de tren bloque de larga distancia. La celebración del contrato está sujeta a los requisitos normales del mercado, es decir, DB Cargo tiene derecho a rechazar una solicitud por motivos tales como la falta de competencia, la falta de fiabilidad, la falta de recursos financieros o consideraciones de cumplimiento;

d) en caso de que el prestador de servicios no preste los servicios contractuales o ya no esté en condiciones de hacerlo, DB Cargo designará a un sucesor para el resto del período de conformidad con las condiciones de este compromiso. Si esto tampoco fuera posible, la prestación contractual también podrá ejecutarse mediante suministro propio durante el resto del período.

4.1.5.3. Limitación del volumen de producción

(317) DB Cargo no superará el volumen nacional de 2023, medido en toneladas-kilómetro, en el transporte de mercancías por ferrocarril hasta el final del período de reestructuración. En 2022, DB Cargo entregó 58 900 millones de toneladas-kilómetro en Alemania con su propia producción. En 2023, el volumen de los servicios disminuyó hasta 51 200 millones de toneladas-kilómetro.

4.1.5.4. Venta de locomotoras

(318) Alemania garantiza que DB Cargo cederá parte de sus locomotoras a un comprador independiente con sujeción a las siguientes condiciones:

a) con el fin de garantizar el cumplimiento de la obligación de adquisición de servicios (véase la sección 4.1.5.2), DB Cargo cederá [...] locomotoras del sector del transporte de trenes bloque al prestador de servicios a petición de este. Si el objetivo de adquisición de servicios se reduce debido a que no se alcanza el volumen previsto de trenes-kilómetro (véase el considerando 315), el número de locomotoras que deben venderse se ajustará en consecuencia;

b) en el contexto de la limitación del volumen de transporte (véase el considerando 317), DB Cargo cederá [...] locomotoras a compradores independientes. Esto presupone que la reducción prometida del tráfico en [...] avanza satisfactoriamente;

c) Las locomotoras deben venderse a más tardar el [...], pero solo en la medida en que al menos [...] puedan obtenerse en condiciones normales de mercado (determinadas sobre la base de métodos comunes de valoración);

d) si, durante el período de reestructuración, resulta que la venta de las locomotoras antes mencionadas será imposible, total o parcialmente, hasta [...], Alemania y DB Cargo podrán proponer medidas alternativas para limitar el falseamiento de la competencia, de envergadura o impacto comparables, y las presentarán a la Comisión para su aprobación.

4.1.5.5. Disposiciones generales y finales aplicables a los compromisos

(319) Alemania no modificará los elementos esenciales del plan de reestructuración y de los presentes compromisos sin la aprobación previa de la Comisión.

(320) Alemania solo asume estos compromisos ante la Comisión como única destinataria y exclusivamente a efectos del presente procedimiento (SA.50952). Ningún tercero podrá derivar de estos compromisos derecho a una conducta específica por parte de Alemania, DB AG o DB Cargo.

(321) Alemania garantiza, dentro de las posibilidades de que dispone en virtud del Derecho de sociedades, que se aplique íntegramente el plan de reestructuración, incluidos todos los compromisos conforme a los plazos fijados.

(322) Cuando no se especifique ningún plazo para determinados compromisos, estos deben ejecutarse sin demora indebida.

(323) La Comisión podrá, en su caso, previa solicitud debidamente justificada de Alemania, conceder una prórroga de los plazos establecidos en los compromisos o en el plan de reestructuración o, en circunstancias excepcionales, eximir, modificar o sustituir una o varias de las obligaciones y condiciones establecidas en dichos compromisos o en el plan de reestructuración. Si Alemania solicita la prórroga de algún plazo, deberá presentar a la Comisión una solicitud debidamente justificada a más tardar un mes antes de la expiración del plazo en cuestión.

4.1.5.6. Progreso de la venta de acciones y locomotoras

(324) Como se describe en el considerando 305, letra a), el grupo DB Cargo tiene previsto enajenar las siguientes participaciones en entidades activas en zonas de terminal:

a) […];

b) […];

c) […];

d) […];

e) […].

(325) El progreso de la cesión de participaciones en zonas de terminal o en [...] se encuentra actualmente en diversos puntos, atendiendo a los detalles comunicados por última vez por Alemania el 21 de noviembre de 2024, a saber:

a) […].

b) Por lo que respecta a las cesiones de zonas de terminal, en particular:

1) […];

2) […];

3) […];

4) […];

(5) […].

c) Por lo que respecta a las filiales logísticas, en particular:

1) […];

2) […];

3) […] ([101]), […] ([102]);

4) […].

(326) Según la información facilitada por Alemania, las actividades afectadas por la venta de las participaciones del grupo DB Cargo en varios Estados miembros han demostrado ser, en promedio y con el transcurso del tiempo, viables. El Cuadro 30 muestra los beneficios generados por las empresas afectadas en 2021, 2022 y 2023, cuyo importe total no es inferior a [...] EUR antes de impuestos, con origen predominantemente en Alemania.

Cuadro 30

Beneficios generados por cada empresa

[en millones EUR (redondeados)]

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

([101]) […].
([102]) […].

[en millones EUR (redondeados)]

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

([1]) […].
Fuente: información facilitada por Alemania.

(327) Las [...] locomotoras que se cederán (considerando 318) procederán de la flota existente de DB Cargo y, según Alemania, son modernas, valiosas y han recibido mantenimiento de conformidad con las directrices aplicables. Las locomotoras se agruparán en tres categorías: i) locomotoras eléctricas nacionales ordinarias, ii) locomotoras eléctricas nacionales de alto rendimiento, y iii) locomotoras eléctricas interoperables modernas.

5. EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS

(328) En la presente sección se evalúa si las medidas investigadas constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE y, en caso afirmativo, si suponen una nueva ayuda. Asimismo, se examina si son legales y si pueden considerarse compatibles con el mercado interior.

5.1. Existencia de ayuda estatal

(329) Con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, «[s]alvo que los Tratados dispongan otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

(330) Por consiguiente, para que una medida pueda calificarse como ayuda a un beneficiario en el sentido de esta disposición, es necesario que se cumplan las siguientes condiciones acumulativas: i) la medida debe ser imputable al Estado y estar financiada con fondos estatales; ii) la medida debe conferir una ventaja a su beneficiario; iii) dicha ventaja debe ser selectiva; y iv) la medida debe falsear o amenazar con falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

(331) Por lo que respecta a la alegación formulada por Alemania de que las medidas en cuestión se refieren a relaciones internas dentro de la unidad económica única encabezada por DB AG (véanse los considerandos 102 a 104), procede recordar que, a efectos de la legislación sobre ayudas estatales, las transferencias dentro de un grupo público pueden constituir ayuda estatal si, por ejemplo, los recursos se transfieren de la empresa matriz a su filial, aun cuando constituyan una única empresa desde el punto de vista económico ([103]). Así pues, el hecho de que determinadas medidas investigadas se refieran a relaciones internas dentro del grupo dirigido por DB AG no impide evaluar estas medidas con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE.

([103]) Véase la Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO C 262 de 19.7.2016, p. 1), punto 49 y jurisprudencia citada. Véase asimismo la sentencia del Tribunal General de 25 de junio de 2015, SACE y SACE BT/Comisión, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Además, como se señala en los considerandos 10, 15 y 23 a 38, DB Cargo está constituida como sociedad anónima (*Aktiengesellschaft*), con activos, personal y medios para prestar servicios de transporte de mercancías por ferrocarril a cambio de una remuneración en los mercados geográficos en los que opera. DB Cargo gestiona sus actividades de manera autónoma, en el sentido de que es ella misma quien decide su política comercial, estratégica y de ventas con independencia de las actividades de DB AG. DB Cargo cuenta con sus propios clientes, que son específicos del sector del transporte de mercancías por ferrocarril y distintos de quienes adquieren servicios de transporte de viajeros. Por otro lado, las dificultades de DB Cargo tienen su origen en sus propias actividades y son específicas de estas actividades (véanse los considerandos 449 y siguientes). En una situación similar, la Comisión ya ha estimado que una empresa de transporte de mercancías por ferrocarril perteneciente a un grupo ferroviario más grande era una empresa independiente a efectos de la aplicación de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración ([104]).

(333) De todo lo anterior se deduce que DB Cargo es una empresa a efectos de la aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Si se constata que las medidas investigadas proporcionan una ventaja económica a DB Cargo, favorecen a una empresa que es la beneficiaria de las mismas.

5.1.1. *Intervención de fondos estatales*

(334) A tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE ([105]), únicamente las ventajas otorgadas directa o indirectamente mediante fondos estatales pueden constituir ayuda estatal. Los fondos estatales incluyen todos los recursos del sector público ([106]), incluidos los recursos de entidades intraestatales ([107]) y, en determinadas circunstancias, los recursos de organismos privados. Los recursos de las empresas públicas también constituyen fondos estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, ya que el Estado es capaz de orientar la utilización de dichos recursos ([108]) y también porque el déficit o los beneficios registrados por una empresa pública disminuyen o aumentan los fondos estatales.

(335) DB AG es propiedad al 100 % del Estado alemán (considerandos 11 a 13). DB ML era propiedad al 100 % de DB AG antes de su fusión con esta última (considerando 14). En consecuencia, los recursos de DB AG son, al igual que los recursos de DB ML en su momento, fondos estatales y, por ende, las medidas 1, 2 y 3 se han financiado con fondos estatales. Dado que la medida 4 se ha financiado con los recursos del BEV, que es un organismo público (considerando 77), por tanto, también se ha financiado con fondos estatales.

(336) En las secciones siguientes, la Comisión evaluará, por tanto, si las medidas investigadas son imputables al Estado y, en caso afirmativo, si confieren una ventaja selectiva a DB Cargo. Si se cumplen estas condiciones, la Comisión valorará si las medidas en cuestión pueden falsear o amenazar falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.

5.1.2. *Imputabilidad al Estado*

(337) Para concluir si una medida concedida a través de empresas públicas es imputable al Estado, es necesario determinar si puede considerarse que las autoridades públicas han participado, de un modo u otro, en la adopción de la medida; la imputabilidad al Estado de una medida adoptada por una empresa pública puede deducirse de un conjunto de indicios derivados de las circunstancias del asunto y del contexto en el que se adoptó ([109]).

([104]) Decisión C(2004) 3955 final de la Comisión, de 2 de marzo de 2005, en el asunto N 386/2004 – Francia, Ayuda para la reestructuración del transporte de mercancías de la SNCF (DO C 172 de 12.7.2005, p. 3), considerandos 133 a 135 y 146.

([105]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de enero de 1978, Van Tiggele, asunto C-82/77, ECLI:EU:C:1978:10, apartados 25 y 26; sentencia del Tribunal General de 12 de diciembre de 1996, Air France/Comisión, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, apartado 63.

([106]) Sentencia del Tribunal General de 12 de diciembre de 1996, Air France/Comisión, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, apartado 56.

([107]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de octubre de 1987, Alemania/Comisión, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, apartado 17; sentencia del Tribunal General de 6 de marzo de 2002, Territorio Histórico de Álava y otros/Comisión, asuntos acumulados T-92/00 y T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, apartado 57.

([108]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión (Stardust), asunto C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, apartado 38; Véanse asimismo las sentencias del Tribunal de Justicia de 29 de abril de 2004, Grecia/Comisión, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, apartados 53 y 54, de 8 de mayo de 2003, Italia y SIM 2 Multimedia SpA/Comisión, asuntos acumulados C-328/99 y C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, apartados 33 y 34, y de 10 de diciembre de 2020, C-160/19 P, Comune di Milano/Comisión, ECLI:EU:C:2020:1012, apartados 31 y 34 y jurisprudencia citada.

([109]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de marzo de 2021, Comisión/Italia y otros, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, apartados 59 y 60, y jurisprudencia citada.

(338) A este respecto, no cabe exigir de la Comisión una demostración, basada en instrucciones concretas, de que las autoridades públicas incitaron específicamente a la empresa pública a adoptar las medidas de ayuda en cuestión. Resulta pertinente cualquier indicio que muestre, bien sea la intervención de las autoridades públicas o lo improbable de su falta de intervención en la adopción de una medida, habida cuenta igualmente del alcance de esta, de su contenido o de los requisitos que establezca, bien sea la falta de intervención de dichas autoridades en la adopción de esa medida ([110]).

(339) Entre los indicios que permiten apreciar tal imputabilidad figuran asimismo el hecho de que la empresa pública en cuestión no pudiera adoptar la decisión litigiosa sin tener en cuenta las exigencias de los poderes públicos o las directrices procedentes de autoridades públicas; la integración de la empresa pública en la estructura de la Administración Pública; la naturaleza de sus actividades y el ejercicio de estas en el mercado compitiendo normalmente con operadores privados; el estatuto jurídico de la empresa, y la intensidad de la tutela que ejercen las autoridades públicas ([111]).

5.1.2.1. Compensación de las pérdidas anuales de DB Cargo en virtud del acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias («medida 1»)

(340) La Comisión observa que DB AG (y, antes de su fusión con DB AG, también DB ML) son empresas públicas constituidas como *Aktiengesellschaften* de Derecho privado. La junta directiva de una *Aktiengesellschaft* es independiente del consejo de supervisión y de la asamblea general ([112]). Esto implica que, en principio, esta última no puede impartir instrucciones a la junta directiva. Sin embargo, como han declarado reiteradamente los órganos jurisdiccionales de la Unión, el mero hecho de que una empresa pública haya adoptado la forma de sociedad de capital de Derecho común, con la autonomía que esta forma jurídica puede conferirle, no basta para excluir que las medidas de ayuda adoptadas por tal sociedad sean imputables al Estado. La existencia de una situación de control y las posibilidades reales de ejercicio de una influencia dominante que esta conlleva en la práctica impiden excluir de entrada toda posibilidad de imputar al Estado una medida adoptada por una sociedad de estas características, así como excluir, en consecuencia, el riesgo de elusión de las normas del Tratado sobre ayudas de Estado, pese a la pertinencia que de por sí tiene la forma jurídica de la empresa pública entre los indicios que permiten demostrar o no la intervención del Estado en un caso concreto ([113]). En el presente contexto, no puede excluirse que el Estado pueda influir indirectamente en las decisiones de la junta directiva a través de su presencia en el consejo de supervisión, ya que la mitad de sus miembros son designados por el accionista. Con arreglo a la legislación alemana sobre las *Aktiengesellschaften*, la junta directiva es elegida por el consejo de supervisión, cuyos miembros no están sujetos a las instrucciones de los accionistas. Sin embargo, la Comisión observa que hay indicios de que algunos de los miembros del consejo de supervisión también podrían estar sujetos a un deber ante el Estado. Este es el caso cuando el Estado como accionista nombra diputados al Parlamento o representantes del Gobierno (como secretarios de Estado y directores de los ministerios competentes) como miembros del consejo de supervisión. Estos miembros del consejo de supervisión también tienen el deber, o un fuerte incentivo, de actuar en interés del Gobierno en términos de política de transportes y asuntos presupuestarios en relación con DB AG [considerando 96, letra b), punto 2].

(341) Además, dado que DB AG es propiedad del Estado en su totalidad (considerando 11), la República Federal de Alemania, como accionista único, puede adoptar en solitario todas las decisiones en la asamblea general de DB AG y ejercer así una influencia (exclusiva) en la orientación estratégica de DB AG. Por otro lado, la Comisión señala que, como accionista con el 100 % de las participaciones en la asamblea general, la República Federal de Alemania puede influir (de manera exclusiva) en la elección del consejo de supervisión de DB AG, que a su vez elige a la junta directiva de DB AG. De este modo, Alemania podría influir indirectamente en las decisiones de gestión adoptadas por la junta directiva de DB AG también en relación con sus filiales, incluidas DB Cargo y, hasta 2016, DB ML, aun cuando los miembros seleccionados del consejo de supervisión no sean representantes gubernamentales en sentido estricto.

([110]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de marzo de 2021, Comisión/Italia y otros, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, apartados 60 y 61, y jurisprudencia citada.

([111]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de marzo de 2021, Comisión/Italia y otros, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, apartado 62 y jurisprudencia citada.

([112]) Véase el artículo 76, apartado 1, de la *Aktiengesetz*.

([113]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de diciembre de 2020, C-160/19 P, Comune di Milano/Comisión, ECLI:EU:C:2020:1012, apartado 49 y jurisprudencia citada.

(342) El consejo de supervisión de DB AG no está compuesto por una mayoría de representantes del Gobierno. Sin embargo, dicho consejo cuenta con tres representantes gubernamentales designados directamente por los tres ministerios que intervienen en la supervisión de DB AG (a saber, el Ministerio de Transportes, el Ministerio de Economía y el Ministerio de Hacienda), así como dos diputados al Parlamento Federal.

(343) Además, de conformidad con el artículo 293, apartado 2, de la *Aktiengesetz*, la celebración de un acuerdo de control o de transferencia de pérdidas y ganancias entre dos *Aktiengesellschaften* requiere la aprobación de cada asamblea general por mayoría de tres cuartos. Alemania alega que, de conformidad con esta disposición, el Estado dio su visto bueno a la celebración del acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias entre DB AG y DB Cargo. A este respecto, aunque el ATPG de 2012 no se celebró directamente entre DB AG y DB Cargo, sino entre DB ML y DB Cargo, cabe señalar que, en el momento de la celebración de dicho ATPG, existía un acuerdo de control y transferencia de pérdidas y ganancias vigente entre DB AG y DB ML (véase el considerando 45). Alemania confirma, en este sentido, que hubo una cadena de ATPG con diferentes niveles de sociedades participadas y DG AG en la cúspide hasta la transferencia del ATPG en 2016 de DB ML a DB AG, por la que DB Cargo pasaba a ser la filial finalmente afectada y DB AG la matriz afectada en última instancia (considerando 47). La intervención de funcionarios del Estado en la celebración del ATPG también es resultado de la aplicación de las disposiciones del artículo 65, apartado 2, en relación con el artículo 65, apartado 3, del BHO, que para la celebración de acuerdos de control en las empresas de propiedad estatal exige la aprobación del ministerio competente (considerando 107). Dado que el ATPG examinado por la Comisión contiene un elemento de control, el ministro competente tuvo que aceptar la celebración de dicho acuerdo.

(344) Por lo que se refiere al ATPG celebrado en 2012, la Comisión observa que tenía una duración mínima inicial de cinco años. Tras esta duración inicial, se ha prorrogado automáticamente al final de cada ejercicio financiero un año adicional, a menos que una de las dos partes decidiera resolverlo, lo que sucedió en 2024 (véase el considerando 51). El ATPG no incluía un límite máximo de pérdidas que podía cubrir la matriz de DB Cargo. Por lo tanto, el ATPG entre DB ML y DB Cargo podía afectar al presupuesto de DB AG debido al acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias celebrado entre DB AG y DB ML. Tras la fusión de DB ML y DB AG, la exposición de esta última a las pérdidas de DB Cargo pasó a ser directa.

(345) La Comisión confirma la conclusión preliminar recogida en la Decisión de incoación de que la decisión de celebrar el ATPG es imputable al Estado alemán. Dada la incidencia que un acuerdo ilimitado de estas características podía tener en el presupuesto de DB AG, de propiedad estatal, la decisión de celebrar el ATPG en 2012 debe considerarse estratégica para DB AG, DB ML y DB Cargo. La importancia estratégica del ATPG examinado también se ve confirmada por los requisitos formales de aprobación aplicables a los acuerdos de transferencia de pérdidas y ganancias, incluido el aspecto del control. Es poco probable que el Gobierno alemán no haya ejercido influencia en el proceso de toma de decisiones de DB AG en relación con tales decisiones estratégicas o que desconociera y no participara en una decisión que suponía una carga financiera potencialmente muy importante para DB AG. Esta influencia se ejerce, en particular, a través del consejo de supervisión y la asamblea general, así como a través de contactos directos entre representantes gubernamentales de alto nivel y la dirección de DB AG.

(346) Concretamente, el Derecho de sociedades alemán exige que los accionistas de las partes contratantes aprueben el ATPG. La existencia de un ATPG con validez jurídica entre DB AG y DB Cargo (y, respectivamente, entre DB AG y DB ML) solo puede explicarse, por tanto, por la intervención directa del representante del Estado responsable de la participación del Estado en las empresas pertinentes. Además, en 2016, un representante del Estado como accionista único de DB AG dio su aprobación directa a la fusión entre DB AG y DB ML, tal como exige el Derecho de sociedades alemán. Como resultado de la fusión entre DB ML y DB AG, todos los derechos y obligaciones, incluido el ATPG de 2012 (entre DB ML y DB AG), se transfirieron de DB ML a DB AG, por lo que DB AG pasó a estar directamente expuesta a las pérdidas efectivas y futuras de DB Cargo. La fusión se llevó a cabo meses antes de que expirara el período de cinco años del ATPG de 2012, que se prorrogó automáticamente por tiempo indefinido, con la posibilidad de que DB AG o DB Cargo lo cancelaran anualmente.

(347) Según la jurisprudencia, es concebible, en determinadas circunstancias, que el cumplimiento de los cuatro requisitos establecidos en el artículo 107, apartado 1, del TFUE pueda apreciarse en un momento distinto de aquel en el que surte efecto una medida determinada ([114]). En relación con las conclusiones de la Comisión relativas a la existencia de la ventaja económica (véanse los considerandos 393 a 411), puede dejarse abierta la cuestión de si el Estado alemán participó en las decisiones relativas a la celebración y continuación del ATPG a partir de 2012 o solo posteriormente. Lo más importante es que, cuando se cumplían todas las condiciones para la existencia de ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, el ATPG seguía en vigor a través de lo que, a juicio de la Comisión, constituía un ejercicio de influencia por parte del Estado.

(348) A este respecto, con el tiempo empezaron a aparecer indicadores adicionales de imputabilidad. Por lo que se refiere al alcance de la medida, dado que Alemania era propietaria al 100 % de las empresas respectivas, es imposible que Alemania no fuese consciente del carácter repetitivo de las pérdidas cubiertas en virtud del ATPG (véase el cuadro 5, considerando 53) y de su magnitud, en particular a partir de 2019, cuando las pérdidas anuales casi duplicaron las pérdidas registradas, respectivamente, en 2015, 2016 y 2017, hasta alcanzar los 870 millones EUR en 2020. Habida cuenta de la recurrencia y la magnitud de las pérdidas que tuvieron que cubrirse en virtud del ATPG, es poco probable que el Estado alemán no interviniera en las decisiones de renovación de dicho acuerdo. Por el contrario, es probable que el Estado alemán ejerciera su influencia dominante sobre DB AG para garantizar que el ATPG siguiese favoreciendo a DB Cargo a pesar de las crecientes pérdidas que el ATPG generaba para DB AG. En particular, aunque las prórrogas anuales del ATPG se llevaron a cabo tácitamente, implícitamente había una voluntad concreta y cada vez más significativa de seguir prestando apoyo a DB Cargo a pesar de la acumulación de pérdidas. La Comisión considera poco probable que la dirección de DB AG hubiera gozado de libertad para interrumpir este apoyo, en particular teniendo en cuenta el creciente volumen de pérdidas que hizo que el ATPG fuera aún más importante para mantener la viabilidad financiera de DB Cargo.

(349) La falta de intervención del Estado alemán en la propia decisión de renovar el ATPG es más improbable si cabe dada la naturaleza de las actividades de DB Cargo y su importancia para las autoridades públicas, teniendo en cuenta que, según reiterada jurisprudencia, la naturaleza de las actividades del beneficiario es un indicador de imputabilidad ([115]).

(350) A pesar de la liberalización del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril en 2007, DB Cargo siguió desempeñando un papel importante en dicho mercado, y especialmente en su segmento del servicio de vagón completo, donde todavía ostenta una cuota de aproximadamente el 90 % (considerando 33). Como reconoce Alemania (considerando 33), el segmento del servicio de vagón completo lleva varios años siendo sistemáticamente deficitario y, por lo tanto, sin subvenciones no resulta atractivo para nuevos operadores (véanse el considerando 466 y siguientes en relación con la importancia del segmento del servicio de vagón completo, y los considerandos 587 a 589 con respecto a la ayuda pública prevista para ese sector).

(351) A este respecto, la Comisión señala que el sector del transporte de mercancías por ferrocarril tiene un peso estratégico para la política de transportes del Gobierno federal, ya que contribuye a la transferencia modal de la carretera al ferrocarril y es importante para garantizar la seguridad del suministro de muchos bienes esenciales para los consumidores y la industria ([116]). En el caso concreto de Alemania, el transporte de vagón completo representa alrededor de una cuarta parte de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. Es un elemento importante de las cadenas logísticas en todo el país y desempeña un papel clave en la conexión de un gran número de lugares industriales importantes. Además, el transporte de vagón completo ejerce una función de apoyo a las demás formas de transporte de mercancías por ferrocarril, como el transporte combinado y el transporte de trenes bloque, por lo que contribuye significativamente a la competitividad del ferrocarril frente a otros modos de transporte, lo que también lo convierte en fundamental para la descarbonización del transporte y la consecución de los objetivos climáticos. Estas consideraciones llevaron a Alemania a financiar regímenes sectoriales para el sector del servicio de tren completo desde 2020 ([117]).

([114]) Sentencias del Tribunal General de 13 de febrero de 2012, Budapesti Erőmű Zrt/Comisión, T-80/06 y T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, apartados 55 y 67, y de 30 de abril de 2014, Dunamenti Erőmű Zrt/Comisión, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, apartado 66, confirmada por la sentencia del Tribunal de Justicia de 1 de octubre de 2015, Electrabel SA y Dunamenti Erőmű Zrt/Comisión, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión (Stardust), asunto C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, apartado 56;

([116]) Véase Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, «Masterplan Schienengüterverkehr», 23 de junio de 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (consultado por última vez el 15 de noviembre de 2024).

([117]) Véanse la Decisión C(2020) 7533 final, de 4 de noviembre de 2020, considerandos 3 a 5, y la Decisión C(2024) 3488 final, de 21 de mayo de 2024, considerandos 4 a 8.

(352) A pesar de sus malos resultados financieros, el sector del servicio de vagón completo es, por tanto, crucial para el transporte de mercancías por ferrocarril alemán, así como para la industria alemana, y clave para el cambio modal. El papel de DB Cargo para las políticas alemanas en materia de economía y medio ambiente como uno de los principales motores de la descarbonización del transporte y del atractivo industrial del país es un indicador adicional de la imputabilidad del ATPG, ya que es poco probable que el Estado alemán no hubiera apoyado las finanzas de la empresa a través del ATPG, en particular a partir del momento en que las pérdidas de DB Cargo —de no ser cubiertas por la matriz— habrían colocado a la empresa en una situación difícil y amenazado la continuidad de sus operaciones ([118]).

(353) En este contexto, la Comisión también observa que los documentos estratégicos de DG AB (el estudio de Oliver Wyman) mencionan la «responsabilidad especial» de DB Cargo, como empresa estatal, hacia más de 17 000 empleados en Alemania (en 2018) (véase asimismo el considerando 397).

(354) La Comisión concluye que la medida 1, es decir, la cobertura de las pérdidas de DB Cargo en virtud del ATPG, tanto durante su período inicial como tras las prórrogas tácitas hasta su resolución, prevista actualmente para el 31 de diciembre de 2024, es imputable al Estado alemán.

5.1.2.2. Precios de los servicios intragrupo («medida 2») y condiciones de financiación ventajosas de los préstamos concedidos por la tesorería de DB («medida 3»)

(355) Tras examinar los argumentos y las pruebas presentadas por Alemania y por las partes interesadas, la Comisión no puede confirmar su conclusión preliminar de que las medidas 2 y 3 son imputables al Estado.

(356) Contrariamente a las alegaciones del denunciante, la plena propiedad de DB Cargo por parte de DB AG e, *in fine*, por parte del Estado no basta para demostrar la imputabilidad de las medidas 2 y 3 al Estado alemán.

(357) DB AG y DB Cargo están constituidas como *Aktiengesellschaften* de Derecho privado, por lo que la junta directiva es independiente del consejo de supervisión y de la asamblea general. A diferencia de lo que ocurre con las decisiones estratégicas, como la celebración de un acuerdo como el ATPG, la firma de acuerdos de servicios intragrupo o la concesión de préstamos intragrupo son operaciones que se enmarcan en el desarrollo de actividades cotidianas ordinarias. Es muy improbable que el Estado, actuando como accionista a través de sus representantes en el consejo de supervisión, pueda seguir de cerca estas operaciones e influir en ellas, en particular dada la limitada representación real del Estado en los órganos de dirección de DB AG y DB Cargo.

(358) El reglamento interno de la junta directiva de DB AG excluye expresamente la contratación de préstamos dentro del grupo del ámbito de las cuestiones para las que se requiere una decisión de la junta directiva de DB AG o la aprobación del consejo de supervisión de DB AG (considerandos 17, 20 y 22). Del mismo modo, en virtud del reglamento interno de la junta directiva de DB Cargo, la concesión de préstamos a DB AG y DB Finance B.V. queda expresamente excluida de la lista de medidas que requieren la aprobación de la junta directiva de DB AG (es decir, de los accionistas). El reglamento interno antes mencionado no se refiere en modo alguno a los acuerdos de servicios intragrupo, dejando la determinación de sus condiciones a un nivel de gestión inferior. Por lo tanto, a diferencia de la celebración del ATPG, la firma de acuerdos de empresa interno para la prestación de servicios intragrupo o de acuerdos de préstamo, como los que son objeto de la presente investigación, no ha requerido la intervención de los accionistas, los consejos de supervisión o las juntas directivas de las empresas pertinentes.

([118]) En este sentido, véase la sentencia del Tribunal General de 13 de septiembre de 2023, ITD y Danske Fragtmænd/Comisión, T-525/20, ECLI:EU:T:2023:542, apartados 86 a 96 y 104 a 107.

(359) Debe relativizarse la posible incidencia de las medidas 2 y 3 en el presupuesto de DB AG, que, según el denunciante, es un indicador adicional de imputabilidad. En primer lugar, por lo que respecta a los acuerdos de servicios intragrupo, Alemania alega acertadamente que varios servicios se prestaron en interés de todo el grupo. En segundo lugar, habida cuenta de las alegaciones del denunciante, la Comisión ha evaluado la importancia de los préstamos que constituyen la medida 3 en relación con los indicadores más pertinentes de importancia relativa para el prestamista y el prestatario, como las necesidades globales de refinanciación del grupo, y el volumen de negocios de DB Cargo, dejando de lado el importe, mucho mayor, del presupuesto de DB AG al que se refiere el denunciante. El importe de los ocho préstamos concedidos entre 2013 y 2019 ascendía en total a unos 2 100 millones EUR a 31 de diciembre de 2019. A su vez, en 2019 el pasivo de DB Finance ascendió solo a 23 300 millones EUR, es decir, nueve veces mayor respecto de un solo año. Lo que es más importante desde el punto de vista del prestatario, el volumen de negocios total de DB Cargo entre 2013 y 2019 ascendió a 23 800 millones EUR, es decir, once veces más que los importes de los préstamos, y los empréstitos internos en el seno del grupo DB no son acontecimientos de tipo ocasional o puntual para los préstamos en cuestión ni específicos de DB Cargo entre las filiales de DB AG.

(360) Contrariamente a las alegaciones del denunciante, el interés financiero del Estado alemán en recibir dividendos del Grupo DB tampoco indica que el Estado deba haber intervenido en las medidas 2 y 3. La intervención del accionista en una operación concreta realizada en el curso normal de la actividad no puede deducirse del interés general de un accionista en limitar las pérdidas de una sociedad con vistas a percibir un dividendo. Como señala acertadamente Alemania, aceptar el interés financiero general del accionista como criterio pertinente para determinar la imputabilidad significaría que cualquier decisión adoptada por los órganos corporativos sería imputable al Estado, habida cuenta de que cualquier decisión puede afectar a los intereses financieros del accionista.

(361) La imputabilidad de las medidas 2 y 3 no puede deducirse ni de las disposiciones del artículo 65 del BHO ni de las disposiciones del PCGK, contrariamente a lo indicado por el denunciante.

(362) El artículo 65 del BHO ([119]) establece normas relativas a la adquisición de acciones en sociedades privadas por parte del Estado federal alemán, como el requisito de obtener el consentimiento previo del ministro competente para operaciones como la adquisición o venta de acciones de una sociedad privada, las operaciones que impliquen cambios en el capital o el objeto sociales o las operaciones que conlleven un cambio de control. El artículo 65, apartado 1, punto 3, del BHO prevé que debe concederse al Estado federal una influencia adecuada en los consejos de supervisión o en un organismo de supervisión equivalente. A su vez, el artículo 65, apartado 6, dispone que el ministerio federal competente debe utilizar su influencia para garantizar que los miembros de los órganos de supervisión de la empresa que hayan sido elegidos o delegados a instancias de la Federación tengan también en cuenta los intereses particulares del Estado federal en sus actividades. Así pues, las disposiciones del artículo 65 del BHO crean obligaciones de carácter general y solo se aplican a determinadas decisiones estratégicas relativas a las participaciones del Estado. No establecen ninguna norma que exija la participación del Estado en la adopción o definición de los términos de los acuerdos y préstamos intragrupo.

(363) El PCGK proporciona directrices de carácter general y no obligatorias en relación con la gobernanza responsable de las empresas en las que el Estado alemán posee varias participaciones (nota a pie de página n.º 47). A falta de indicios, y mucho menos pruebas, aportados durante la investigación de que las directrices establecidas en el PCGK se utilizaron indebidamente o se convirtieron en vinculantes para DB Cargo o DB AG en relación con las medidas 2 y 3 objeto de investigación, debido a la actuación o la influencia de los funcionarios, departamentos u organismos públicos, no puede servir de indicador de la imputabilidad de dichas medidas 2 y 3.

(364) La Comisión concluye que las pruebas reunidas en el curso de la investigación formal no respaldan los indicios preliminares recogidos en la Decisión de incoación ni determinan la imputabilidad de las medidas 2 y 3 al Estado alemán a efectos de la aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(365) Dado el carácter acumulativo de las condiciones para la existencia de ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión concluye que las medidas 2 y 3 no constituyen ayuda estatal en el sentido de dicha disposición.

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

5.1.2.3. Cobertura parcial por parte del Fondo Federal de Ferrocarriles de la retribución de los funcionarios empleados por DB Cargo («medida 4»)

(366) Como aclaró Alemania, la cobertura de las cargas sociales por parte de BEV abarca a todos los funcionarios ferroviarios asignados a DB AG, y no solo al personal asignado dentro del grupo DB AG a DB Cargo.

(367) El sistema de asignaciones es obligatorio ([120]). La decisión relativa a la entidad que soporta los costes relativos al estatuto específico de los funcionarios asignados al personal de DB AG, así como otras características del sistema de asignaciones, vienen determinadas por las disposiciones legales («Gesetz») —la DBGrG— y no por decisiones autónomas del BEV, DB AG o DB Cargo (considerando 78) ([121]). Por consiguiente, la medida 4 es imputable al Estado.

5.1.3. *Ventaja selectiva*

(368) Una ventaja, en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, es toda ventaja económica que una empresa no habría obtenido en condiciones normales de mercado, es decir, sin la intervención del Estado ([122]). Solo es relevante el efecto de la medida en la empresa, y no la causa ni el objetivo de la intervención estatal ([123]). Siempre que la situación financiera de la empresa mejore como resultado de la intervención estatal, en condiciones diferentes de las condiciones normales de mercado, existe una ventaja. Para evaluar este factor, debe compararse la situación financiera de la empresa a raíz de la medida con su situación financiera si no se hubiera adoptado la medida ([124]). A este respecto, la Comisión recuerda que el término «intervenciones estatales» no hace referencia únicamente a acciones positivas por parte del Estado, sino que incluye también el hecho de que las autoridades no adopten medidas en determinadas circunstancias ([125]).

(369) La Comisión evaluará la existencia de una ventaja selectiva únicamente en el caso de las medidas que consideró imputables al Estado, es decir, las medidas 1 y 4.

5.1.3.1. Compensación de las pérdidas anuales de DB Cargo en virtud del acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias («medida 1»)

(370) La Comisión observa que Alemania alega que i) la conclusión del ATPG respeta el principio OEM, ii) la no resolución del ATPG y, por tanto, las continuas transferencias anuales de las pérdidas de DB Cargo a DB AG no constituyen una medida de intervención estatal, ya que no constituyen una acción y, por tanto, tampoco una «medida efectivamente ejecutada», y iii) en cualquier caso, la no resolución y la transferencia continua de las pérdidas respetan el principio OEM, de modo que no ha concedido ninguna ventaja a DB Cargo y, por ende, la medida no constituye ayuda estatal (véanse los considerandos 110 a 130).

(371) La Comisión examinará si el principio OEM es aplicable a la conclusión del ATPG, así como a la no resolución del ATPG y a la consiguiente transferencia de las pérdidas. En caso de que la Comisión determine que la prueba OEM no es aplicable, no podrá ponerla en práctica.

([120]) El artículo 12, apartado 2, de la DBGrG prevé que los funcionarios del Estado serán asignados [«sind (…) zugewiesen»] a DB AG.
([121]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 19 de diciembre de 2019, Arriva Italia C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, apartado 34.
([122]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 1996, SFEI y otros, asunto C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, apartado 60; sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de abril de 1999, España/Comisión, asunto C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, apartado 41.
([123]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de julio de 1974, Italia/Comisión, asunto C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, apartado 13.
([124]) Ibidem.
([125]) Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO C 262 de 19.7.2016, p. 1), punto 67 y jurisprudencia citada.

(372) La Comisión recuerda que el Tribunal ha considerado que la aplicabilidad de la prueba OEM depende en última instancia de que un Estado haya concedido, en su condición de operador económico y no en su condición de poder público, una ventaja económica a una empresa ([126]). Las intervenciones del Estado dirigidas al cumplimiento de las obligaciones que le incumben como poder público no pueden compararse con las de un inversor privado en una economía de mercado ([127]).

(373) La Comisión no cuestiona la aplicabilidad del principio OEM a la celebración del ATPG y a su no resolución y a las consiguientes transferencias de las pérdidas en el marco del ATPG. A este respecto, la Comisión señala que el propio ATPG es un instrumento sujeto a la *Aktiengesetz* y no al Derecho público (véase la nota a pie de página n.º 15). Además, los ATPG son instrumentos que pueden ser utilizados, como así parece ser, por otros grupos de empresas, en particular empresas con representación en el índice bursátil alemán (véase el considerando 111). La Comisión observa que Alemania no niega la ausencia de análisis de rentabilidad *ex ante* antes de la conclusión del ATPG (véase el considerando 121). Al mismo tiempo, la Comisión observa la existencia de análisis económicos en forma de planes anuales a medio plazo, que constituyen la base de las decisiones estratégicas de DB AG (véase el considerando 54). La continuación de la transferencia anual de las pérdidas debe considerarse en el marco del ATPG. Por lo tanto, la Comisión concluye que el principio OEM es aplicable tanto a la celebración del ATPG como a la no resolución del mismo, cuyo resultado fue transferencia continua de las pérdidas de DB Cargo a DB AG.

(374) En cuanto al argumento de Alemania de que no resolver el ATPG y, por tanto, transferir las pérdidas de DB Cargo no constituye una medida efectivamente ejecutada (véase el considerando 114), por lo que no puede determinarse la existencia de una ventaja selectiva respecto de las transferencias de pérdidas, la Comisión no encuentra ninguna base jurídica para tal argumento. Por el contrario, la inacción a la hora de adoptar medidas, posiblemente graduales, para poner fin a una relación jurídica cada vez más desfavorable desde el punto de vista económico debe considerarse una elección, aun cuando sea de manera tácita, ya sea inversor en una economía de mercado, una autoridad pública o una empresa pública. Este es el caso, en particular, cuando el plazo inicial de un contrato ha expirado y, año tras año, cada parte puede aceptar una prórroga tácita del contrato para el año siguiente o remitir un aviso de resolución. Se trata de elecciones específicas que las partes en el ATPG han hecho cada año. La forma jurídica de estas elecciones, es decir, el hecho de que la continuación del ATPG se concibió para que fuese tácita y no exigir una modificación formal, no puede afectar a esta apreciación. Efectivamente, según jurisprudencia reiterada, la forma precisa de una medida es irrelevante para determinar si confiere una ventaja económica a la empresa. El concepto de ayuda comprende no sólo prestaciones positivas, sino también las intervenciones que, bajo formas diversas, alivian las cargas que normalmente recaen sobre el presupuesto de una empresa y que, por ello, sin ser subvenciones en el sentido estricto del término, son de la misma naturaleza y tienen efectos idénticos ([128]). Asimismo, de la jurisprudencia se desprende que la falta de intervención puede considerarse perfectamente una intervención que da lugar a una ventaja en los casos en que un operador privado que se encuentre en una situación lo más similar posible a la del Estado, actuando en condiciones normales de mercado, habría actuado. Algunos ejemplos de tales situaciones son la tolerancia continuada en relación con el impago de una deuda ([129]) o con el uso de bienes públicos sin el pago del alquiler correspondiente ([130]). La Comisión recuerda que establecer un ATPG significa introducir un automatismo que sustituya la necesidad de decidir anualmente si las pérdidas o los beneficios deben transferirse a la matriz. Sin embargo, tal automatismo no excluye que las operaciones, es decir, la transferencia de pérdidas/ganancias, puedan resultar desfavorables para una de las partes contratantes; de lo contrario, no sería necesaria una cláusula resolutoria no condicional. De hecho, un operador prudente en una economía de mercado evaluaría si mantener un acuerdo en vigor sería ventajoso y, de no ser así, resolvería cualquier acuerdo que haya pasado a ser desfavorable. Por lo tanto, la Comisión considera que también es necesario evaluar la justificación económica de las transferencias de pérdidas para los períodos en los que cualquiera de las partes podría haber resuelto el ATPG.

([126]) En relación con las inversiones, véase la sentencia del Tribunal de 5 de junio de 2012, Comisión/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, apartados 79 a 82 y 87.

([127]) Sentencia del Tribunal General de 15 de diciembre de 2009, EDF/Comisión, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, apartado 228.

([128]) Véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal de Justicia de 3 de abril de 2014, Francia/Comisión, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, apartado 94 y jurisprudencia citada.

([129]) Véanse, por ejemplo, la sentencia del Tribunal General de 13 de septiembre de 2010, Grecia y otros/Comisión, asuntos acumulados T-415/05, T-416/05 y T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, apartados 377 a 393, y la sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de octubre de 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, apartados 19 y 20.

([130]) Véase la sentencia del Tribunal General de 7 de septiembre de 2022, JCDecaux Street Furniture Belgium/Comisión, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, apartados 28, 49 y 65 (confirmada por la sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de septiembre de 2024, JCDecaux Street Furniture Belgium/Comisión, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Dado que la prueba OEM es aplicable, la Comisión evaluará ahora si la celebración del ATPG en 2012 y la transferencia de pérdidas en virtud del ATPG confieren una ventaja económica a DB Cargo, es decir, un beneficio que DB Cargo no habría podido obtener en condiciones de mercado. Por lo tanto, se ha de apreciar si «[...] en circunstancias similares, un inversor privado de un tamaño comparable que opere en condiciones normales de una economía de mercado, podría haber sido inducido a realizar la inversión en cuestión» ([131]). En este sentido, la Comisión tendrá debidamente en cuenta el hecho de que DB AG es el accionista actual de DB Cargo y no un nuevo inversor.

(376) A la hora de aplicar la prueba OEM, solo son pertinentes los beneficios y obligaciones vinculados al papel del Estado como operador económico. Los Estados miembros deben evaluar esos beneficios y obligaciones atendiendo a la información disponible en el momento de la intervención (es decir, con carácter previo), basándose en evaluaciones económicas comparables a las que, en circunstancias similares, llevaría a cabo un operador racional en una economía de mercado. En el caso que nos ocupa, Alemania ha transmitido a la Comisión un volumen considerable de datos económicos y financieros recopilados y examinados periódicamente que arrojan luz sobre las expectativas de rentabilidad que DB AG podía esperar durante todo el período de aplicación del ATPG.

(377) Un enfoque para verificar el cumplimiento del principio OEM es recurrir a métodos de estimación comúnmente aceptados. Estos métodos deben estar basados en datos disponibles objetivos, verificables y fiables, que deben ser suficientemente minuciosos y reflejar la situación económica en el momento en que se decidió la transacción, teniendo en cuenta el nivel de riesgo y las expectativas futuras. Un método ampliamente aceptado para evaluar una decisión de inversión es valorar la inversión en términos de su valor actual neto (VAN).

(378) Para estimar el valor de los fondos propios de DB Cargo, la Comisión descontó los beneficios netos, aproximados por los ingresos de explotación después de intereses, o EBT, si estaba disponible, incluidos en los planes a medio plazo, durante el período de cinco años cubierto por el correspondiente plan a medio plazo (véase el cuadro 5), así como el valor final, utilizando el coste antes de impuestos de los fondos propios mencionado en los informes anuales del grupo DB para el segmento de las actividades de transporte de mercancías y logística como tipo de descuento. La Comisión utilizó el modelo de crecimiento Gordon-Shapiro para calcular el valor final.

(379) Según el modelo de crecimiento Gordon Shapiro, el valor final de una empresa es el VAN de los beneficios que la empresa obtendrá de forma perpetua. Para calcular ese VAN, son necesarios los siguientes supuestos: i) los beneficios crecerán a una determinada tasa de crecimiento perpetua («g»), comenzando por los beneficios del último año del plan de negocio, y ii) el tipo de descuento es el coste de los fondos propios o el CMPC, en función del tipo de beneficio, en relación con los tenedores de participaciones o, más ampliamente, con la empresa. El modelo de crecimiento Gordon Shapiro implica que cuanto mayor sea la tasa de crecimiento perpetuo, cuanto mayor sea el flujo de tesorería libre normalizado y menor el tipo de descuento, mayor será el valor final. La Comisión utilizó una tasa de crecimiento perpetuo del 2,0 %, como se indica en el segundo informe de E.CA (véase el cuadro 9). La Comisión utiliza la misma tasa que el segundo informe de E.CA, ya que esta tasa constituye un supuesto conservador también a la vista de otros documentos internos de DB Cargo que mencionan una tasa de crecimiento más baja (a este respecto, la Comisión señala la prueba de deterioro del valor que figura en el plan a medio plazo de 2015, que utiliza una tasa de crecimiento perpetuo del 1,0 %).

(380) La Comisión evaluará la conformidad del ATPG con el mercado en diferentes momentos. Estos momentos son i) 2012, el año de la firma del ATPG, ii) 2016, el año en que finalizó el período de no resolución, y iii) 2020, después de haber aplicado ya otras medidas para hacer frente a las continuas pérdidas de DB Cargo, es decir, encargando el estudio sobre los servicios de vagón completo, introduciendo el programa «Starke Cargo» y sustituyendo al equipo directivo (véanse los considerandos 61 y 66).

([131]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1990, Bélgica/Comisión, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, apartado 29; sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, apartados 18 y 19; y sentencia del Tribunal General de 30 de abril de 1998, Cityflyer Express/Comisión, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, apartado 51. Véase asimismo la Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO C 262 de 19.7.2016, p. 1), apartado 74.

(381) En cuanto a la base de datos para el cálculo del VAN, la Comisión recurrirá a los planes a medio plazo anuales disponibles en el momento pertinente. Dado el volumen y la naturaleza de la información que consta en los planes a medio plazo (véanse los considerandos 55 y 58), la Comisión considera que estos planes eran suficientemente detallados para que DB AG tomara decisiones sobre el ATPG. Como es práctica habitual en el caso de organizaciones similares, los planes a medio plazo se elaboraron con carácter previo sobre la base de los datos disponibles en el momento pertinente y a partir de fuentes de datos internas del Grupo DB interno y de terceros externos fiables (véase el considerando 55).

5.1.3.1.1. Firma del ATPG en 2012

(382) Sobre la base del método descrito en los considerandos 378 y 379, la Comisión estimó que el valor de los fondos propios de DB Cargo en términos de VAN fue de aproximadamente 2 763 millones EUR sobre la base del plan a medio plazo de 2011 (que abarca los años 2012-2016) y de aproximadamente 2 973 millones EUR sobre la base del plan a medio plazo de 2012 (que abarca los años 2013-2017). La Comisión observa que cada plan a medio plazo incluye no solo el período de planificación (por ejemplo, 2012-2016 en el caso del plan a medio plazo de 2011), sino también una estimación para el año en que se elabora el plan y los resultados reales del año anterior (en el caso del plan a medio plazo de 2011, las estimaciones para 2011 y los resultados reales correspondientes a 2010).

(383) Además, la Comisión también observa que, si bien DB Cargo generó pérdidas en los años anteriores a la firma del ATPG en 2012 (148 millones EUR en 2010 y 100 millones EUR en 2011, según el informe anual de 2011 de DB Cargo), DB Cargo había generado beneficios de más de 500 millones EUR entre 2006 y 2008 (véase el considerando 117). Asimismo, según los informes anuales de DB Cargo, en los años 2001 a 2004 también se obtuvieron beneficios que, por ende, fueron transferidos ([132]). Como se muestra en el cuadro 5, en ambos planes a medio plazo se preveía que DB Cargo alcanzara su objetivo de resultados (en términos de margen EBIT) al menos al final del período de planificación.

(384) En este sentido, puede haber existido la expectativa legítima de que DB Cargo generase beneficios y, dado el VAN positivo de los rendimientos sobre la base de los planes a medio plazo del período en cuestión, la Comisión concluye que la firma del ATPG en 2012 no confirió una ventaja económica a DB Cargo.

5.1.3.1.2. Período que concluía a finales de 2016

(385) El siguiente momento en el que la Comisión evaluó la conformidad con el mercado de la cobertura de pérdidas en el marco del ATPG es el final del período inicial de cinco años. La razón es que, dentro de ese período inicial, el ATPG solo podía resolverse por razones de peso. El vencimiento de este período inicial es el primer momento en que cualquiera de las partes pudo resolver el ATPG. La Comisión observa que el acuerdo prevé la pérdida de la mayoría de los derechos de voto en DB Cargo como una razón de peso para la resolución (véase el considerando 48). Este no ha sido el caso, como también ha expuesto Alemania (véase el considerando 50), por lo que esta razón de peso no se esgrimió durante el período inicial de cinco años. Además, la Comisión también señala que, de conformidad con el artículo 297 de la AktG, existe una razón de peso, en particular, si es poco probable que la otra parte contratante pueda cumplir las obligaciones que le incumben en virtud del contrato ([133]). El ATPG establece que DB Cargo debe transferir las ganancias y DB ML (y posteriormente DB AG) debe asumir las pérdidas. Dado que las pérdidas se transfirieron, ninguna de las partes incumplió sus obligaciones.

(386) Por otro lado, la Comisión toma nota de la información facilitada por Alemania en relación con las directrices sobre el impuesto de sociedades. Si bien el apartado 6 de la sección R14.5 de las directrices sobre el impuesto de sociedades deja fuera la cuestión de si las pérdidas continuas serían una razón de peso para resolver el ATPG durante el período inicial de cinco años, la Comisión entiende, por lo que se desprende del punto 4 del apartado 5 de la sección R14.5, que el hecho de que la filial genere sistemáticamente pérdidas no constituye una razón que obstaculice la ejecución del ATPG ([134]). Por lo tanto, la Comisión considera que tampoco a este respecto existía ninguna razón de peso para la resolución. Por consiguiente, a juicio de la Comisión, no existían razones de peso que justificaran la resolución anticipada del ATPG.

([132]) Fuente: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (consultado por última vez el 15 de noviembre de 2024).

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

(387) Además, aun cuando una de las partes hubiera podido resolver el acuerdo por razones de peso, es cuestionable que un operador en una economía de mercado hubiera rescindido el ATPG dentro de su período inicial. Además del riesgo de que dicha resolución del ATPG fuese ilegal, también habría supuesto para la matriz que ejerce el control renunciar a determinadas ventajas del ATPG, es decir, las ventajas tributarias de la unidad fiscal y el control directo sobre la gestión de la filial, a cambio de las ventajas inciertas de evitar la transferencia de pérdidas potenciales en el futuro. Es cuestionable que una matriz lo hubiera hecho poco después de firmar el ATPG. Esto es tanto más cierto cuanto que, durante el período inicial, todos los planes a medio plazo y, por tanto, la base de las decisiones estratégicas, otorgaban un valor positivo a DB Cargo (véase el considerando 391).

(388) Sobre la base del método descrito en los considerandos 378 y 379, la Comisión estimó que el valor de los fondos propios de DB Cargo en términos de VAN fue de aproximadamente 1 000 millones EUR sobre la base del plan a medio plazo de 2015 (que abarca los años 2016-2020) y de aproximadamente 2 185 millones EUR sobre la base del plan a medio plazo de 2016 (que abarca los años 2017-2021).

(389) Al igual que en el caso de los planes a medio plazo de 2011 y 2012, también se esperaba que DB Cargo cumpliera al menos el objetivo de margen EBIT en el último año del período de planificación. Además, se preveía que el RCI, con la salvedad de que, en el plan a medio plazo de 2016, el RCI solo se incluía para el grupo DB Cargo, no se situara significativamente por debajo del objetivo de RCI con una evolución positiva durante el período de planificación.

(390) Si bien la Comisión observa que, como se desprende del cuadro 4, DB Cargo había obtenido resultados insuficientes en el período inicial de cinco años en comparación con las previsiones anteriores, puesto que DB Cargo solo generó pérdidas, la Comisión no dispone de pruebas que demuestren que las hipótesis subyacentes de los planes a medio plazo de 2015 o 2016 fueran manifiestamente erróneas. Además, el plan a medio plazo de 2015 introdujo medidas para reformar DB Cargo en el marco del programa «Zukunft Bahn».

(391) Si bien la Comisión evalúa la conformidad con el mercado en momentos estratégicos, es decir, i) la firma del ATPG, ii) el final del período inicial de cinco años del ATPG, y iii) después del estudio sobre los servicios de vagón completo, la sustitución de la dirección de DB Cargo y la introducción del programa «Starke Cargo», la Comisión también ha estimado el valor de los fondos propios de DB Cargo sobre la base de los planes a medio plazo de otros años. A este respecto, la Comisión señala que, atendiendo a los planes a medio plazo de 2013 y 2014, el VAN habría sido de 2 075 y 5 555 millones EUR, respectivamente.

(392) Por lo tanto, la Comisión concluye que la cobertura de las pérdidas en virtud del ATPG con efecto a finales de 2016, es decir, al vencer su período de vigencia inicial, no otorgó a DB Cargo una ventaja económica.

5.1.3.1.3. Período a partir de 2020

(393) Por último, la Comisión evaluó si DB AG actuó como habría hecho un operador en una economía de mercado cubriendo las pérdidas tras haber aplicado ya otras medidas para hacer frente a las continuas pérdidas de DB Cargo, es decir, encargando el estudio sobre los servicios de vagón completo, introduciendo el programa «Starke Cargo» y sustituyendo al equipo directivo (véanse los considerandos 61 y 66). Por lo tanto, la Comisión evaluó la conformidad con el mercado sobre la base del plan a medio plazo del año 2020.

(394) La Comisión evaluó el valor de los fondos propios de DB Cargo con arreglo al método descrito en los considerandos 378 y 379 y utilizando los datos incluidos en los planes a medio plazo de 2020 y 2021. A este respecto, la Comisión observa que el VAN del valor de los fondos propios de DB Cargo derivado del plan a medio plazo de 2020 y calculado con arreglo al método utilizado por la Comisión es negativo, de aproximadamente – 441 millones EUR. No obstante, esta cifra no tiene en cuenta el beneficio fiscal potencial (véase el considerando 43). Utilizando un enfoque conservador para estimar el escudo fiscal, es decir, aplicando el tipo impositivo del 30,5 % ([135]) indicado en los informes anuales del grupo DB de 2020 y 2021 ([136]), la Comisión calculó que el valor de los fondos propios de DB Cargo en términos de VAN fue de aproximadamente – 259 millones EUR sobre la base del plan a medio plazo de 2020 (que abarca los años 2021-2025) ([137]). Esto significa que un inversor incurriría en pérdidas al invertir en la empresa sobre la base de las previsiones empresariales incluidas en los planes a medio plazo. La Comisión observa a este respecto que la pandemia de COVID-19 agravó aún más la magnitud de las pérdidas de DB Cargo. No obstante, los perjuicios causados por la pandemia de COVID-19 no son la única fuente de las pérdidas y la Comisión entiende que el plan a medio plazo de 2020 ya incorpora contramedidas que compensarían alrededor de dos tercios de los perjuicios.

(395) La Comisión recuerda que, como se describe en el considerando 66, en vista del aumento de las pérdidas (véase el cuadro 4), en 2020 DB AG nombró un nuevo equipo directivo en DB Cargo e introdujo un programa para restablecer la viabilidad de la empresa, que ya estaba incluido en el plan a medio plazo de 2019 («Starke Schiene», que incluía uno específico para DB Cargo, a saber, «Starke Cargo»). Esto implica que el accionista de DB Cargo ya había adoptado diversas medidas (y no por primera vez, ya que se habían puesto en marcha otros programas, por ejemplo, «Zukunft Bahn») para modificar el rumbo de DB Cargo, aunque sin éxito. Así pues, cabía que la matriz esperase una mejora de la situación financiera de DB Cargo o, teniendo en cuenta el impacto negativo de la pandemia de COVID-19, al menos no un claro deterioro del *statu quo*. Sin embargo, a pesar de todas las acciones anteriores, el valor de DB Cargo se deterioró y pasó a ser negativo en el plan a medio plazo de 2020. Del plan a medio plazo de 2020 también se desprende claramente que el programa «Starke Cargo», que era una estrategia basada en el crecimiento del volumen, ya no era viable, puesto que los volúmenes previstos en el plan a medio plazo de 2020 se mantuvieron durante todo el período de planificación por debajo de los volúmenes previstos en el plan a medio plazo de 2019, en el que se introdujo el programa «Starke Cargo».

(396) La Comisión observa que los planes a medio plazo de DB Cargo elaborados desde 2015 incluyen los riesgos y oportunidades adicionales determinados con una probabilidad de materializarse superior al 40 %; dada la probabilidad de que surjan, se determinan aunque no se incorporen al escenario de referencia. El plan a medio plazo de 2020 no incluía tales oportunidades adicionales, aunque sí determinaba varios riesgos adicionales (véase el considerando 58). Estos riesgos eran de una magnitud considerable, ya que habrían supuesto un impacto negativo acumulado en el EBIT del grupo DB Cargo para el período de planificación de – 417 millones EUR (véase el gráfico 3), lo que implica que, de materializarse los riesgos detectados, el EBIT negativo previsto para el período aumentaría en torno al 65 %. Por ello, era razonable suponer que cualquier desviación del plan sería negativa y no positiva, con el consiguiente riesgo de que DB Cargo volviese a obtener unos resultados insuficientes, a pesar de que ya se preveía que generase un rendimiento negativo para el accionista. Un accionista diligente también tendría en cuenta este riesgo de alcanzar unos resultados insuficientes.

(397) Además, en 2019, se encargó un estudio para encontrar soluciones para abordar las deficiencias del segmento del servicio de vagón completo, que no solo era estructuralmente deficitario, sino que, de hecho, también era el que más contribuía a las pérdidas anuales de DB Cargo (véanse el cuadro 6 y el considerando 61). Dicho estudio data de octubre de 2019 y se modificó, aunque de manera limitada, en enero de 2020. Por lo tanto, estaba disponible para fundamentar las decisiones que debían adoptarse para el segmento del servicio de vagón completo. La Comisión

([135]) La Comisión utiliza el CMPC antes de impuestos del grupo DB que se recoge en los informes anuales correspondientes al año del plan a medio plazo para descontar la ventaja fiscal. Se trata de una hipótesis conservadora, ya que el coste de los fondos propios del grupo DB es inferior al coste de los fondos propios de su segmento de actividades de transporte de mercancías y logística.

([136]) En este contexto, la Comisión recuerda que el segundo informe de E.CA utiliza un tipo impositivo del 15 % para las pérdidas, ya que supone que el 50 % puede reconocerse como traslado de pérdidas a ejercicios posteriores a un tipo impositivo del 30 %, y el 12 % para los resultados positivos debido al traslado de pérdidas a ejercicios posteriores (véase el considerando 126).

([137]) La Comisión también señala que el VAN negativo no se limita al plan a medio plazo de 2020, sino que, sobre la base del plan a medio plazo de 2021 (que abarca los años 2022-2026), el VAN también sería negativo y ascendería a aproximadamente – 166 millones EUR.

observa, en relación con las conclusiones del estudio sobre los servicios de vagón completo, que cuatro de los seis criterios utilizados para evaluar las posibles opciones estratégicas eran criterios de política pública ([138]). La Comisión considera que un accionista privado no habría tenido en cuenta ni los beneficios para la economía nacional ni los beneficios ecológicos como criterios decisivos para su análisis. Del mismo modo, la responsabilidad especial de mantener el personal de DB Cargo como empresa de propiedad estatal no es una consideración que interesaría a un accionista privado. Asimismo, el impacto que la opción elegida tendría en el sistema ferroviario (nacional y europeo) también parece más pertinente para el Estado, ya que se refiere a la infraestructura, pero también a la distribución modal (por ejemplo, evalúa positivamente la transferencia modal al transporte ferroviario). Dicho esto, también parece incluir determinados aspectos importantes para un accionista privado, como la incidencia en otros segmentos como el transporte en tren bloque y el transporte combinado. Un inversor privado únicamente habría tenido en cuenta dos criterios, a saber, el posicionamiento estratégico de DB Cargo y su situación financiera (véase el considerando 64). El más importante de estos dos criterios es la incidencia en la situación financiera de DB Cargo, ya que esta es, en última instancia, la base para la creación de valor para el accionista. A este respecto, como puede comprobarse en el gráfico 4, reducir el tamaño del segmento de actividad del servicio de vagón completo habría sido la opción con el impacto más positivo en las finanzas de DB Cargo.

(398) Con todo, se optó por una estrategia diferente que, aunque ya incluyera los ingresos procedentes de la ayuda estatal al segmento del servicio de vagón completo (véase el considerando 68), no evitaría que ese segmento siguiera siendo siempre deficitario a nivel operativo (es decir, en términos de EBIT), tal como se muestra en el gráfico 5 (en el plan a medio plazo de 2021, se revisó la cifra correspondiente al segmento del servicio de vagón completo, que empezaría a generar un EBIT positivo en 2026, pero sobre la base de una ayuda financiera significativa y continua por parte del Estado; véase el gráfico 7).

(399) La Comisión entiende que se alega que esta elección se basó en parte en la intención de no romper los enlaces de la red (véase el considerando 66) para evitar que se produjeran consecuencias negativas en la red (y, por tanto, un aumento de los costes), lo que parece ser una preocupación legítima. La Comisión también observa que el plan de reestructuración actual, aunque es posterior a los acontecimientos de 2021, prevé precisamente cambios en el sistema de producción para disolver las interrelaciones entre segmentos empresariales (véase el considerando 262), según sea necesario, lo que podría arrojar dudas sobre la razonabilidad de no haber optado antes por el escenario prioritario.

(400) Además, el plan parece incluir no solo las ayudas derivadas del régimen relativo al «Anlagenpreisförderung» (apoyo a la composición de trenes), sino también las ayudas adicionales al segmento del servicio de vagón completo, dado que el importe de 246 millones EUR que figura en el gráfico 6 supera la totalidad del presupuesto de dicho régimen, que asciende a 200 millones EUR (véase el considerando 67). La ayuda adicional no se materializó hasta 2024 (véase la nota a pie de página n.º 74), por lo que es muy cuestionable incluir estos flujos de ingresos en la planificación.

(401) La Comisión también ha evaluado el VAN sobre la base de los planes a medio plazo comprendidos entre el final del período inicial del ATPG y 2020, es decir, los planes a medio plazo de 2017 a 2019. La Comisión observa que el VAN de los fondos propios de DB Cargo, atendiendo a los planes a medio plazo de 2017 y 2018, habría sido positivo, situándose en alrededor de 1 888 millones EUR en 2017 y alrededor de 1 883 millones EUR en 2018. Sin embargo, el VAN basado en el plan a medio plazo de 2019 no es concluyente. Aplicando el método descrito en los considerandos 378 y 379, el VAN habría sido negativo, por valor de unos – 108 millones EUR. No obstante, como se describe en el considerando 407, aplicando una metodología ligeramente diferente, los fondos propios de DB Cargo como VAN habrían sido ligeramente positivos, con unos 34 millones EUR. Por lo tanto, la evaluación basada en el plan a medio plazo de 2019 no es concluyente, de modo que la Comisión no puede confirmar que, a la luz de dicho plan a medio plazo, un accionista privado racional habría resuelto el ATPG. Aun así, este plan a medio plazo ya muestra una tendencia negativa.

(402) Por las razones expuestas anteriormente, y en el contexto de las pérdidas cada vez mayores de DB Cargo y del hecho de que ya se habían introducido otras medidas, como un cambio en la dirección y en la estrategia empresarial, un operador prudente en una economía de mercado habría rescindido el ATPG para poner fin al impacto negativo de las pérdidas transferidas a la matriz y también como medio para seguir disciplinando a la empresa al forzarla a buscar fuentes de financiación diferentes ([139]).

([138]) A saber, los criterios 1, 2, 5 y 6, es decir: 1) beneficios para la economía nacional (impacto en Alemania como ubicación industrial), 2) beneficios ecológicos (impacto en la sostenibilidad del transporte de mercancías en Alemania), 5) impacto en el personal de DB Cargo teniendo en cuenta la «responsabilidad especial» hacia los empleados de la empresa estatal, y 6) impacto en el sistema ferroviario nacional y europeo.

([139]) Aunque Alemania alega que el elemento de control del ATPG tiene un efecto disciplinario (véase el considerando 113), la Comisión duda de la eficacia de dichos elementos, dado el continuo incumplimiento por parte de DB Cargo de los objetivos de rendimiento y sus pérdidas anuales continuas (véase el cuadro 4).

(403) Por consiguiente, habida cuenta del período de preaviso de tres meses antes del final del ejercicio fiscal (véase el considerando 51) y del calendario de la elaboración de los planes a medio plazo y de su presentación al consejo de supervisión de DB Cargo y a DB AG (véase el considerando 54), la decisión sobre la resolución del ATPG como muy pronto tras la elaboración del plan a medio plazo de 2020 habría sido efectiva a finales de 2021 y las pérdidas sufridas por DB Cargo en 2022 ya no se habrían cubierto automáticamente.

(404) Por lo que se refiere al primer y segundo informes elaborados por E.CA, la Comisión observa que solo el segundo incluye una cuantificación de la rentabilidad (en términos de VAN) para el accionista de DB Cargo. Además, los informes se encargaron *a posteriori* tras la cobertura de las pérdidas, por lo que se trata de pruebas aportadas después de que el accionista adoptara la decisión de cubrir las pérdidas en cuestión.

(405) La Comisión señala que el segundo informe de E.CA aplica una metodología ligeramente diferente para calcular el VAN de DB Cargo utilizando los flujos de tesorería libres para la empresa, DB AG en este caso. Dado que el informe de E.CA no abarcaba el período de 2019 ni años posteriores en su evaluación cuantitativa, la Comisión calculó el VAN también sobre la base de los flujos de tesorería libres para la empresa utilizando las mismas hipótesis relativas a los beneficios fiscales y al tipo de descuento (CMPC después de impuestos del segmento de transporte de mercancías y logística) que en el informe de E.CA (véanse los considerandos 126 y 127).

(406) Como es habitual al determinar el valor de los fondos propios utilizando los flujos de tesorería libres para la empresa como base para el VAN, la Comisión calculó la diferencia entre el valor final de la empresa y la deuda neta como valor final de los fondos propios de DB Cargo ([140]).

(407) Sobre la base del método descrito en los considerandos 405 y 406, el valor de los fondos propios de DB Cargo como VAN en 2019 habría sido de unos 34 millones EUR, alrededor de – 1 852 millones EUR en 2020 y alrededor de – 1 445 millones EUR en 2021. Incluso si se tuvieran en cuenta positivamente los cerca de 1 500 millones EUR en costes de salida evitados para el segmento del servicio de vagón completo, como se estima en el segundo informe de E.CA, el valor de los fondos propios de DB Cargo seguiría siendo negativo. Por lo tanto, el uso de esta metodología diferente no altera la conclusión de que un inversor prudente en una economía de mercado habría resuelto el ATPG con efecto a finales de 2021.

(408) En cuanto al argumento de Alemania de que un accionista existente actúa de manera diferente a un inversor nuevo (véase el considerando 116), la Comisión, en general, está de acuerdo en que es el caso. La Comisión también tiene en cuenta su posición anterior, dado que DB Cargo no había transferido ninguna ganancia a DB AG desde 2008 y solo había generado pérdidas que debían ser cubiertas por su matriz (véase el cuadro 4). La Comisión también está de acuerdo en que un accionista existente habría tenido en cuenta en su proceso de toma de decisiones el incumplimiento sistemático de DB Cargo de sus objetivos de rendimiento. La Comisión observa que, a este respecto, DB AG emprendió las medidas que estaban a disposición de un accionista existente, es decir, la introducción de programas de reestructuración o la modificación de la dirección de DB Cargo, para que DB Cargo volviera a ser viable. Es razonable considerar que un accionista existente, habida cuenta también de las ventajas de la unidad fiscal, también habría emprendido tales medidas. No obstante, no lo habría hecho indefinidamente, sobre todo cuando las medidas no dieron resultados positivos. En este sentido, la Comisión recuerda que, ya sobre la base del plan a medio plazo de 2019, el valor de los fondos propios de DB Cargo como VAN se habría situado en torno a cero y se habría deteriorado aún más a pesar de todos los esfuerzos realizados anteriormente hasta alcanzar un valor negativo con el plan a medio plazo de 2020. Esto significa que ninguna de las medidas adoptadas en el pasado, ya a partir de 2015 con el programa «Zukunft Bahn», había tenido éxito. Por lo tanto, es razonable suponer que un accionista privado racional habría rescindido el ATPG una vez que el valor de su inversión, incluso con arreglo a las hipótesis del plan y sin tener en cuenta los resultados históricos reales, pasase a ser claramente negativo.

(409) Además, por lo que se refiere al argumento de Alemania de que la Comisión aceptó en otro asunto que la compensación de pérdidas a lo largo de varios años no concedía una ventaja económica (véase el considerando 115), la Comisión recuerda que su evaluación debe basarse únicamente en los hechos del caso concreto. Así pues, este argumento carece de pertinencia. Dicho esto, el asunto mencionado por Alemania se refería a los aeropuertos Schönefeld, Tegel y Tempelhof de Berlín. En ese asunto, la Comisión señaló en el considerando 179 de la Decisión en que concluía que las medidas no constituían una ayuda que «FBS podría esperar que estas ventajas a

([140]) La Comisión observa que E.CA no calculó la diferencia entre el valor final de la empresa y la deuda neta y se limitó a estimar el valor de empresa de DB Cargo y no el valor de sus fondos propios.

largo plazo —la apertura con éxito y la explotación con beneficios del nuevo aeropuerto único de la aglomeración de Berlín (así como los beneficios previstos de explotar Schönefeld tras unos años de aplicación práctica de la estrategia LCC)— superaran a largo plazo las pérdidas acumuladas por Schönefeld antes de la apertura del BER». En este contexto, la situación de DB Cargo, que no preveía ningún cambio significativo a largo plazo, como la apertura del aeropuerto de Berlín-Brandemburgo (BER), no es en absoluto comparable a la del asunto mencionado por Alemania.

(410) Por lo tanto, la Comisión concluye que, tras el plan a medio plazo de 2020, un inversor en una economía de mercado habría resuelto el ATPG con efecto a partir de finales de 2021. Esto significa que la cobertura automática de las pérdidas de los años 2022 y posteriores confiere una ventaja económica a DB Cargo, que, junto con las filiales cuyas pérdidas o ganancias DB Cargo consolida en sus cuentas empresariales, es el beneficiario de dicha ventaja.

(411) Como ha señalado el Tribunal de Justicia, cuando se trata de una ayuda individual, la determinación de la ventaja económica permite, en principio, presumir que la medida es selectiva ([141]). Esto es así con independencia de si hay operadores en los mercados de referencia que se encuentren en una situación fáctica y jurídica comparable. Dado que esta ventaja solo se concede a DB Cargo como único beneficiario, la ventaja económica es selectiva.

5.1.3.2. Cobertura parcial por parte del Fondo Federal de Ferrocarriles de la retribución de los funcionarios empleados por DB Cargo («medida 4»)

(412) El artículo 107, apartado 1, del TFUE comprende las medidas que, bajo diversas formas, alivian las cargas que normalmente recaen sobre una empresa y que, por ello, sin ser subvenciones en el sentido estricto del término, son de la misma naturaleza y tienen efectos idénticos ([142]). El artículo 107, apartado 1, del TFUE no distingue según las causas o los objetivos de las intervenciones estatales, sino que las define en función de sus efectos ([143]).

(413) La Comisión observa que la medida 4 da lugar a un sistema en el que todos los funcionarios ferroviarios anteriormente empleados por los ferrocarriles públicos alemanes han sido transferidos a una entidad estatal específica resultante de una fusión entre Deutsche Bundesbahn y Deutsche Reichsbahn (BEV), que es responsable del pago de los salarios y otras prestaciones directamente a los funcionarios pertinentes. El BEV también gestiona el seguro de enfermedad de los funcionarios ferroviarios y las pensiones del personal jubilado. Este sistema se puso en marcha en el momento de la creación de DB AG como nueva empresa ferroviaria federal constituida con arreglo al Derecho privado en 1994, es decir, trece años antes de la plena liberalización del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril en 2007, y no se ha modificado sustancialmente desde entonces (considerando 77) ([144]).

(414) En virtud de lo dispuesto en el artículo 143 *bis* de la Constitución Federal alemana y en los artículos 12, 21 y 23 de la DBGrG, los funcionarios ferroviarios empleados formalmente por el BEV son cedidos a DB AG a cambio de una remuneración, cuyo importe se calcula individual y concretamente para cada trabajador cedido y es abonado anualmente por DB AG al BEV. DB AG asigna los funcionarios ferroviarios cedidos a sus filiales, incluida DB Cargo. DB Cargo devuelve los gastos de personal de los funcionarios ferroviarios a DB AG, que transfiere este pago al BEV.

(415) Además, las pruebas presentadas por Alemania demuestran que el BEV ha estado cediendo funcionarios ferroviarios también a otras empresas competidoras de DB AG. Estas cesiones limitadas son voluntarias, en el sentido de que no se basan en las disposiciones de la DBGrG, sino exclusivamente en lo previsto en el artículo 29 de la BBG, que requiere el consentimiento del funcionario pertinente (véase el considerando 77).

([141]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 4 de junio de 2015, Comisión/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, apartado 60.
([142]) Sentencias del Tribunal de Justicia de 15 de marzo de 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, apartado 13, y de 11 de julio de 1996, SFEI y otros, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, apartado 58.
([143]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 26 de octubre de 2016, Orange/Comisión, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, apartado 38.
([144]) Respecto de las ligeras modificaciones introducidas en el artículo 21 de la DBGrG, véase la nota a pie de página n.º 48.

(416) Con arreglo al artículo 21, apartado 1, y al artículo 23 de la DBGrG, los pagos que DB AG debe efectuar al BEV por cada funcionario ferroviario cedido deben calcularse con arreglo al principio de «als-ob-Kosten» (principio de comparabilidad de costes), es decir, su importe se basa en los costes de personal en que incurriría DB AG si para contratar a los funcionarios asignados tuviese que recurrir a la contratación de trabajadores comparables en el mercado de trabajo. Estos pagos incluyen todos los elementos de la retribución de un trabajador empleado en virtud de un convenio colectivo pertinente, es decir, el salario base y los complementos correspondientes, así como las cotizaciones empresariales a los regímenes obligatorios de seguridad social. Dichas cotizaciones se refieren, en particular, a los regímenes de pensiones, al seguro de enfermedad, de accidentes y de desempleo, a la cotización por cuidados de larga duración, a la cotización por maternidad y a la cotización por insolvencia. Como consecuencia de la aplicación del principio, a los costes que DB AG reembolsa al BEV se añaden varias cargas y cotizaciones que se introdujeron después de la constitución de DB AG y que forman parte de los costes de personal de los trabajadores contractuales. Por otra parte, los costes derivados de las diferencias estructurales en las retribuciones y las características especiales del Derecho de la función pública en comparación con el Derecho laboral privado son cubiertos por el BEV. Por último, los pagos al BEV también incluyen los costes en concepto de administración de recursos humanos (considerando 79).

(417) Las normas descritas en el considerando 416 se aplican también a DB Cargo, que reembolsa a DB AG los costes de personal de los funcionarios ferroviarios que se le han asignado. Alemania aportó pruebas relativas a la aplicación práctica del principio de «als-ob-Kosten» dentro de DB Cargo en forma de cuadros en los que se comparan los gastos de personal de trabajadores contractuales individuales empleados directamente en el mercado laboral con los gastos de personal de los funcionarios cedidos por el BEV en una situación profesional similar (edad, funciones, cualificaciones y grupo retributivo similares). Las pruebas aportadas demuestran que los costes de personal de los trabajadores contractuales pertinentes y los costes de personal que DB Cargo —a través de DB AG— debe abonar al BEV por los funcionarios cedidos se calculan con arreglo a la misma metodología, incluyen los mismos elementos, en particular la misma cuota patronal de las cotizaciones obligatorias a la seguridad social, y son, en definitiva, de un importe similar. En conclusión, como resultado de la aplicación del principio de «als-ob-Kosten», los costes de personal que DB Cargo debe reembolsar al BEV por los funcionarios ferroviarios cedidos reflejan el precio de mercado del personal con las cualificaciones pertinentes.

(418) Además, Alemania ha demostrado que el BEV ha cedido funcionarios ferroviarios a otras agencias estatales y, lo que es más importante, a los competidores de DB AG. En tales casos, al igual que con DB AG y DB Cargo, el BEV ha cubierto la parte de los gastos de personal que son específicos del régimen legal de los funcionarios afectados sobre la base de acuerdos celebrados individualmente que reflejan el principio de «als-ob-Kosten» establecido en el artículo 21, apartado 1, de la DBGrG ([145]). En consecuencia, estos costes de personal específicos no suponen una carga para los presupuestos de la empresa de que se trate. Si bien esta práctica es limitada, demuestra que, en principio, las cesiones de funcionarios ferroviarios empleados por el BEV, tanto a DB AG como a sus competidores, se realizan a un precio de mercado.

(419) Por otro lado, contrariamente a las alegaciones del denunciante, la medida 4 difiere significativamente de la medida evaluada por la Comisión en la Decisión 2012/540/UE, de 20 de diciembre de 2011, en el asunto sobre la ayuda estatal 22553, C 25/08 (ex NN 23/08) — Reforma del método de financiación de las pensiones de los funcionarios del Estado adscritos a France Télécom ejecutada por la República Francesa en favor de France Télécom ([146]) (en lo sucesivo, «la Decisión Orange»), posteriormente confirmada por los tribunales de la Unión ([147]). En primer lugar, la medida examinada en dicha Decisión era una ley aplicable únicamente a France Télécom (de la que Orange es sucesora) que, como antiguo departamento del Ministerio de Correos y Telecomunicaciones, era el único empleador de los funcionarios de dicho Ministerio para los que, junto con La Poste, el Estado francés estaba obligado a garantizar el pago de las pensiones ([148]). La medida consistía en una modificación de la ley *ad hoc* de France Télécom de 1990 ([149]) que establecía, entre otras cosas, la obligación de France Télécom de reembolsar al Estado las pensiones de los funcionarios empleados por France Télécom. La modificación introducida en 1996 liberó a France Télécom de las obligaciones de pensión respecto de la carga estimada de la eventual liquidación de las pensiones, liberando también las provisiones contables necesarias para hacer frente a la obligación, y redujo significativamente el importe de dicha compensación, situando así a France Télécom en una posición más favorable que la resultante de

([145]) Alegaciones de Alemania de 21 de abril de 2022 y de 27 de septiembre de 2024.
([146]) DO L 279 de 21.8.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Sentencias del Tribunal General de 26 de febrero de 2015, Orange/Comisión, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117, y del Tribunal de Justicia de 26 de octubre de 2016, Orange/Comisión, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Véanse los considerandos 98 y 138 de la Decisión Orange.
([149]) Ley n.º 90-568, de 2 de julio de 1990.

la Ley de 1990. En segundo lugar, la Comisión señaló que la medida examinada en la Decisión Orange no garantizaba que las cargas sociales abonadas por France Télécom fueran equivalentes a las de sus competidores. Concretamente, la contribución abonada por France Télécom se calculaba sobre la base de un tipo que incluía únicamente las cotizaciones correspondientes a los riesgos comunes de los empleados sujetos al Derecho laboral privado común y de los funcionarios y, en consecuencia, excluía las contribuciones correspondientes a los riesgos no comunes a los que debían hacer frente los competidores —o France Télécom para el personal no funcionario—-, como el desempleo o el impago de salarios en caso de insolvencia del empleador.

(420) Esta situación difiere totalmente de lo que sucede con la medida 4, que forma parte de un sistema por el que los funcionarios ferroviarios estatales han sido empleados desde el principio del proceso federal de transformación ferroviaria por una entidad estatal independiente que actúa como agencia que los cede en las mismas condiciones a DB AG (y, en última instancia, a sus filiales) y a otras empresas. Este sistema ha sido aplicable a DB AG desde su creación en 1994 y nunca se ha modificado de manera que mejore la situación de DB AG o de sus filiales ([150]). Además, la remuneración que debe pagarse a cambio de la mano de obra proporcionada por el BEV tanto a DB AG como a sus competidores se calcula de forma individual y concreta para cada miembro del personal y refleja los costes de mercado del personal con cualificaciones similares, ya que incluye todos los elementos de los costes que paga un empleador por dicho personal contratado en el mercado. Lo que es más importante, la remuneración que debe pagarse al BEV incluye las cotizaciones a los regímenes de seguridad social que cubren todos los riesgos que asumen los empleados del sector privado (véase el considerando 416).

(421) En conclusión, no puede considerarse que la medida 4 conceda una ventaja selectiva en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE a DB AG ni a las empresas pertenecientes al grupo DB, como DB Cargo.

(422) Puesto que no se puede demostrar la existencia de una ventaja, que constituye uno de los requisitos acumulativos para la existencia de una ayuda estatal, la Comisión concluye que la medida 4 no constituye ayuda estatal.

5.1.4. *Falseamiento de la competencia y efecto sobre el comercio*

(423) Generalmente y a efectos prácticos, se considera que existe un falseamiento de la competencia, en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, cuando un Estado concede una ventaja económica a una empresa en un sector liberalizado en el que hay, o podría haber, competencia ([151]). DB Cargo presta servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en Alemania y en otros Estados miembros, donde otras empresas prestan tales servicios en competencia con DB Cargo, en particular tras la liberalización de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en el mercado interior (véase la nota a pie de página n.º 39). De ello se deduce que la medida 1, en la medida en que se considere que proporciona una ventaja selectiva a DB Cargo, puede falsear o amenazar falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

5.1.5. *Conclusión sobre la existencia de la ayuda*

(424) A la luz de las consideraciones expuestas en la sección 5.15.1, la Comisión concluye que la medida 1 constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE para el período con inicio el 1 de enero de 2022. En cambio, las medidas 2, 3 y 4, así como la medida 1 respecto del período que llega hasta finales de 2021, no constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

5.2. **Nueva ayuda**

(425) A pesar de los argumentos aducidos por Alemania en relación con la consideración de las cuatro medidas investigadas como ayudas existentes, la Comisión debe examinar plenamente por sí misma si la medida que calificó como constitutiva de ayuda estatal, es decir, el ATPG, es una ayuda nueva o existente.

(426) De conformidad con el artículo 1, letra c), del Reglamento procedimental de las ayudas, por «nueva ayuda» se entiende toda ayuda que no sea ayuda existente, incluidas las modificaciones de ayudas existentes.

([150]) Véase la nota a pie de página n.º 48.

([151]) Comunicación de la Comisión relativa al concepto de ayuda estatal conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, punto 187 y jurisprudencia citada.

(427) El ATPG objeto de examen se celebró por un período inicial de cinco años, tras el cual se ha ido prorrogando automáticamente al final de cada ejercicio financiero por un año adicional (véase el considerando 51). El análisis de la conformidad del ATPG con el mercado puso de manifiesto que el Acuerdo confirió una ventaja selectiva a DB Cargo solo a partir de 2022 (véanse los considerandos 393 a 411) y que únicamente a partir de ese momento el ATPG puede considerarse una medida constitutiva de ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(428) Según reiterada jurisprudencia, la prórroga del período de validez de una ayuda existente crea una nueva ayuda distinta de la que fue prorrogada ([152]), en particular cuando dicha prórroga va acompañada de un aumento presupuestario para financiarla ([153]). Por lo tanto, por lo que se refiere al argumento presentado por Alemania de que el ATPG de 2012 era una mera prórroga de los ATPG anteriores en vigor desde 1999, la Comisión señala que el ATPG es un acto jurídico claramente distinto de cualquier acuerdo similar anterior que se hubiera celebrado entre DB Cargo y su matriz; se aplica en un nuevo período de tiempo e implica nuevos recursos distintos de los movilizados en virtud de cualquier acuerdo anterior. Lo mismo cabe decir las prórrogas tácitas anuales del ATPG tras el vencimiento del período inicial. La Comisión observa, además, que las partes en dicho acuerdo también cambiaron en 2016, a raíz de la fusión entre DB AG y AB ML (considerandos 14, 45 y 46), lo que también altera el carácter ejecutorio y el equilibrio de los intereses de las partes con respecto a los acuerdos anteriores. Como consecuencia de ello, la existencia de cualquier ATPG anterior que abarque diferentes períodos de tiempo no da lugar a que el ATPG en cuestión (incluidas sus prórrogas tácitas) se considere ayuda existente.

(429) Por otro lado, cabe señalar que el artículo 1, letra b), inciso v), del Reglamento procedimental de las ayudas no es aplicable al ATPG. En efecto, esta disposición se aplica a las medidas que no constituían una ayuda en el momento en que se llevaron a efecto y que posteriormente pasaron a ser una ayuda debido a la evolución del mercado interior y sin haber sido modificadas por el Estado miembro. En cambio, la continuación del ATPG dio lugar a ayuda estatal no por la evolución del mercado interior, sino por las dificultades intrínsecas de DB Cargo, lo que se tradujo en pérdidas tales que la continuación de dicho acuerdo ya no podía considerarse conforme al mercado (véanse los considerandos 393 a 411).

5.3. **Legalidad de la ayuda**

(430) A tenor del artículo 108, apartado 3, del TFUE, todos los proyectos dirigidos a conceder nuevas ayudas deben notificarse a la Comisión y no pueden ser ejecutados antes de que la Comisión lo autorice. La ayuda objeto de examen se llevó a efecto, antes de su aprobación por la Comisión, mediante la creación de un derecho exigible en favor de DB Cargo en virtud del cual transfería sus pérdidas o ganancias efectivas a partir de 2022 a DB AG. Por lo tanto, las autoridades alemanas han incumplido las obligaciones que les incumben en virtud del artículo 108, apartado 3, del TFUE. En consecuencia, la medida 1, en la medida en que se considera ayuda estatal a partir de 2022, constituye una ayuda ilegal.

5.4. **Compatibilidad de la ayuda con el mercado interior**

(431) El artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE establece que la Comisión puede considerar compatibles con el mercado interior las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común.

(432) Así pues, para poder considerarse compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, la ayuda estatal debe cumplir dos condiciones: i) debe estar destinada a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas y ii) no debe alterar las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común.

(433) Estas dos condiciones se entienden sin perjuicio del hecho de que las decisiones adoptadas por la Comisión sobre esta base deben garantizar el cumplimiento del Derecho de la Unión ([154]).

([152]) Véanse las sentencias de 26 de octubre de 2016, DEI y Comisión/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, apartado 50 y jurisprudencia citada; y de 15 de diciembre de 2022, Veejaam y Espo, C-470/20, ECLI:EU:C:2022:981, apartados 44 y 47.

([153]) Sentencia de 20 de mayo de 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, apartados 44 a 47.

([154]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de septiembre de 2020, Austria/Comisión, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, apartado 20.

(434) Según la primera condición, la Comisión examina si la ayuda pretende facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas. En virtud de la segunda condición, la Comisión sopesa los efectos positivos de la ayuda propuesta con respecto a los efectos negativos que dicha ayuda pueda tener en el mercado interior ([155]).

(435) En las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, la Comisión estableció los criterios que examina al evaluar la compatibilidad de la ayuda de reestructuración a una empresa con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE ([156]). Habida cuenta de la naturaleza y los objetivos de la ayuda estatal en cuestión, la Comisión evaluará si la ayuda cumple las disposiciones establecidas en las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

(436) Al examinar si la ayuda de reestructuración afecta negativamente a las condiciones de los intercambios comerciales de forma contraria al interés común, la Comisión lleva a cabo una prueba de sopesamiento con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE y a las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración. Para llevar a cabo esta prueba, si el beneficiario puede optar a recibir ayuda de reestructuración, la Comisión pondera los efectos positivos de la ayuda con los efectos negativos que acarrea la ayuda estatal para la competencia y el comercio entre Estados miembros. Al realizar esta valoración, la Comisión tiene en cuenta la necesidad de una intervención estatal, la idoneidad, la proporcionalidad, la transparencia de la ayuda y la mitigación de los efectos negativos mediante el principio de la ayuda única y las medidas para limitar los falseamientos de la competencia establecidos en las Directrices.

(437) Como se menciona en el considerando 433, las decisiones adoptadas por la Comisión en materia de ayudas estatales deben garantizar el cumplimiento del Derecho de la Unión. En este contexto, la Comisión observa que de la investigación no se desprende que la ayuda de reestructuración, las condiciones asociadas a ella o las actividades económicas facilitadas por ella puedan suponer una infracción de las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión. Además, la Comisión no ha incoado un procedimiento contra Alemania por una posible infracción del Derecho de la Unión relacionada con el presente asunto, ni ha recibido ninguna denuncia o información que sugiera que la ayuda estatal, las condiciones a las que está sujeta o las actividades económicas facilitadas por la ayuda podrían ser contrarias a las disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión, distintas de los artículos 107 y 108 del TFUE.

5.4.1. *Admisibilidad*

(438) Para poder optar a la ayuda de reestructuración, el beneficiario debe tener la consideración de empresa en crisis conforme a la sección 2.2 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración. En particular, en el punto 20 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración establece que se considera que una empresa está en crisis «si, de no mediar una intervención del Estado, su desaparición económica fuera casi segura a corto o medio plazo». Este sería el caso si se diera al menos una de las circunstancias descritas en las letras a) a d) del punto 20 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración. De conformidad con el punto 20, letra a), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, «tratándose de una sociedad de responsabilidad limitada, cuando haya desaparecido más de la mitad de su capital social suscrito como consecuencia de las pérdidas acumuladas; es lo que sucede cuando la deducción de las pérdidas acumuladas de las reservas (y de todos los demás elementos que se suelen considerar fondos propios de la sociedad) conduce a un importe acumulativo negativo superior a la mitad del capital social suscrito».

(439) Como se desprende del cuadro 4, los fondos propios de DB Cargo superaron su capital social suscrito todos los años desde 2012. No obstante, esto se explica por la existencia de la transferencia automática de pérdidas en virtud del ATPG. Dado que las pérdidas se transfieren a DB AG sin afectar al balance de DB Cargo, no inciden negativamente en la situación de los fondos propios de DB Cargo, que de otro modo tendría que absorber las pérdidas.

(440) En este contexto, la Comisión ha constatado que la transferencia de las pérdidas en virtud del ATPG (prorrogado todos los años hasta finales de 2024) a partir de la transferencia de las pérdidas del año 2022 confirió una ventaja económica a DB Cargo y constituía una ayuda estatal (véanse los considerandos 410 y 424) concedida ilegalmente por Alemania (véase el considerando 430).

([155]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de septiembre de 2020, Austria/Comisión, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, apartados 18 a 20.

([156]) Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, punto 38.

(441) Así pues, la Comisión considera que la transferencia de pérdidas del año 2022 distorsionó la situación financiera real de DB Cargo reflejada en sus cuentas reales, ya que la sólida situación de DB Cargo en términos de fondos propios en su balance no se debe a sus propios resultados financieros, sino únicamente a la ayuda estatal concedida ilegalmente, es decir, a la financiación estatal que la empresa no habría podido obtener en el mercado. Por lo tanto, la Comisión considera que, para obtener una imagen realista de la situación financiera de DB Cargo en ese momento, procede excluir los efectos de estas transferencias y calcular los fondos propios ajustados de DB Cargo en una situación en la que las pérdidas habrían afectado a dichos fondos propios. En este contexto, la Comisión subraya que el punto 20 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración exige examinar la situación del beneficiario en ausencia de la ayuda. Una empresa se considera en crisis si, de no mediar una intervención del Estado, su desaparición económica fuera casi segura a corto o medio plazo. El hecho de que una intervención estatal determinada se estructure de manera que se evite que las pérdidas del beneficiario supongan una carga para su balance en lugar de para hacer frente a las pérdidas ya reconocidas en dicho balance es irrelevante en la medida en que, sin esa intervención, la desaparición económica de la empresa habría sido casi segura.

(442) Como puede comprobarse en el cuadro 4, los fondos propios de DB Cargo a finales de 2021 ascendían a 666 millones EUR. Dado que la Comisión solo considera constitutivas de ayuda estatal las pérdidas transferidas en virtud de la medida 1 a partir de 2022, el estado de 2021 respecto de los fondos propios sigue representando la situación financiera real de DB Cargo en ausencia de la ayuda. Sin embargo, las pérdidas de DB Cargo en 2022 ascendieron a 858 millones EUR. Si se imputaran estas pérdidas a los fondos propios de DB Cargo, la cifra pasaría a ser negativa y se situaría en – 192 millones EUR. Por lo tanto, los fondos propios de DB Cargo habrían sido negativos. A este respecto, la Comisión observa que las pérdidas se acumulaban a lo largo del año, mientras que la transferencia correspondiente solo tiene lugar el 31 de diciembre de cada año. Así pues, DB Cargo habría perdido más de la mitad de su capital social suscrito en algún momento a lo largo de 2022. Por consiguiente, sin la ayuda, más de la mitad del capital social suscrito de DB Cargo habría desaparecido como consecuencia de las pérdidas acumuladas a finales de 2022 a más tardar y posteriormente hasta ahora. Por todo ello, DB Cargo puede considerarse una empresa en crisis con arreglo al punto 20, letra a), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración ([157]). En consecuencia, sin la continuación del ATPG imputable a Alemania, la desaparición económica de DB Cargo habría sido casi segura a corto o medio plazo, tal como se indica en el punto 20 de las Directrices.

(443) De conformidad con el punto 20, letra c), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, una empresa se considera en crisis cuando se encuentre inmersa en un procedimiento de quiebra o insolvencia o reúna los criterios establecidos en su Derecho nacional para ser sometida a un procedimiento de quiebra o insolvencia a petición de sus acreedores. DB Cargo no se encuentra inmersa en un procedimiento de quiebra o insolvencia ni tampoco cumple los criterios para ser sometida a dicho procedimiento.

(444) De conformidad con el punto 20, letra d), de las referidas Directrices, una empresa se considera en crisis, tratándose de una empresa que no sea una pyme, cuando, durante los dos años anteriores: i) la relación deuda/capital de la empresa haya sido superior a 7,5, y ii) la relación de cobertura de intereses de la empresa, calculada sobre la base del EBITDA, se haya situado por debajo de 1,0.

(445) DB Cargo no es una pyme. En 2022 y 2021, DB Cargo tuvo un EBITDA negativo de alrededor de – 541 millones EUR en 2022 y – 125 millones EUR en 2021, según su informe anual publicado de 2022, por lo que su relación de cobertura de intereses habría sido negativa. Habida cuenta de que a finales de 2022 los fondos propios sin la ayuda eran negativos, la relación deuda/capital de DB Cargo habría sido negativa. Sin embargo, en 2021 su relación deuda/capital, teniendo en cuenta únicamente los préstamos, se situaba en torno a 3,4. Por lo tanto, no se cumpliría la condición recogida en el punto 20, letra d), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

(446) De conformidad con el punto 21 de las Directrices, una empresa de nueva creación que haya estado operativa menos de tres años no puede acogerse a una ayuda de reestructuración. DB Cargo lleva funcionando con su nombre actual y en su forma societaria actual desde 2016 [véase el considerando 12, letra d)]. Teniendo en cuenta los diferentes nombres y formas societarias, DB Cargo opera desde 1999 como filial (in)directa de DB AG (véase el considerando 47). Por lo tanto, DB Cargo no es una empresa de nueva creación.

([157]) Desde el punto de vista técnico y contable, esta condición se cumple estrictamente el día en que dichas pérdidas acumuladas superan el umbral del 50 % del capital social suscrito, que solo puede certificarse *a posteriori* al finalizar el ejercicio y, posteriormente, tras la certificación del auditor. Para su aplicación práctica, la condición debe interpretarse a la luz de la definición cualitativa de que la desaparición económica de la empresa sería casi segura a corto o medio plazo, situación que puede variar. En el caso que nos ocupa, las pérdidas de explotación de hecho en 2021 y los resultados previstos para 2022 y posteriormente que habrían provocado que un accionista del mercado notificara a DB Cargo la resolución del ATPG el 30 de septiembre de 2021. En tal caso, y a partir de ese momento, la desaparición económica de DB Cargo habría sido casi segura a corto o medio plazo, con el previsible agotamiento progresivo de su base de fondos propios.

(447) Asimismo, el punto 22 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración establece que una compañía que forme parte de un grupo mayor no puede acogerse a las ayudas (de reestructuración), excepto si puede demostrar que las dificultades por las que atraviesa le son propias, que no son simplemente el resultado de la asignación arbitraria de costes dentro del grupo y que son demasiado complejas para ser resueltas por el propio grupo.

(448) La Comisión recuerda que el objetivo del punto 22 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración es impedir que un grupo de empresas haga soportar al Estado el coste de un plan de reestructuración de una de las empresas que lo componen cuando esa empresa está en crisis y el grupo mismo ha originado esas dificultades o tiene los recursos para hacerles frente por sí solo ([158]).

(449) Como se describe en los considerandos 9 a 14, DB Cargo forma parte del grupo DB y, por tanto, forma parte de un grupo empresarial más amplio. Sin embargo, como se desprende claramente del considerando 60 y del cuadro 6, las pérdidas de DB Cargo se derivan de su funcionamiento. En particular, del hecho de que su segmento de negocio dedicado al servicio de vagón completo ha sido estructuralmente deficitario. Dado que las dificultades de DB Cargo se deben a la generación continua de pérdidas debido a la falta de rentabilidad de sus actividades, sus dificultades son intrínsecas y no el resultado de una asignación arbitraria de costes dentro del grupo DB que incrementan arbitrariamente los costes de DB Cargo o reducen o transfieren sus ganancias a sus sociedades matrices o hermanas.

(450) Si bien el grupo DB, según sus informes anuales de los años 2020 a 2023, ha registrado pérdidas desde 2020 (– 5 707 millones EUR en 2020, – 911 millones EUR en 2021, – 227 millones EUR en 2022 y – 2 351 millones EUR en 2023), la Comisión observa que, de hecho, el grupo sí se ocupó de las dificultades de DB Cargo. En efecto, todas las pérdidas de DB Cargo se transfirieron a DB AG y, por lo tanto, DB Cargo estaba protegida de las consecuencias de sus resultados negativos. Si bien la Comisión considera que la transferencia de las pérdidas a partir de las pérdidas de 2022 es una ayuda estatal, ello no altera el hecho de que el grupo empresarial en su conjunto ayudó a DB Cargo, aunque siendo el proveedor de la ayuda.

(451) La Comisión recuerda que, como se describe en el considerando 448, el objetivo del punto 22 es evitar que el Estado asuma los costes de una reestructuración cuando el grupo de empresas al que pertenece el beneficiario disponga de los medios para llevarla a cabo. A pesar de que el propio grupo se ha ocupado de las dificultades de DB Cargo, la Comisión observa que el grupo DB palió las dificultades de DB Cargo prestando un apoyo que, aunque no es constitutivo de ayuda estatal antes de 2022, sí lo es a partir de ese año. Las circunstancias de DB AG y DB Cargo son particulares en este contexto, ya que la empresa matriz pasó a ser la entidad que concedía la ayuda estatal en 2022. No se trata de una situación en la que, como se explica en el considerando 448, un grupo transfiera al Estado los costes de reestructuración de una empresa perteneciente al grupo, sino que, por el contrario, el grupo se convirtió en la entidad que concedía la ayuda. En estas circunstancias específicas, dado que el grupo DB es quien concede la ayuda, el grupo no habría podido hacer más para hacer frente a las dificultades de DB Cargo. Por lo tanto, la Comisión concluye que el hecho de que DB Cargo pertenezca al grupo DB no es un impedimento para que DB Cargo pueda acogerse a la ayuda de reestructuración con arreglo al punto 22 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

5.4.2. *La ayuda facilita el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas*

(452) De conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, las ayudas estatales, para que se consideren compatibles con el mercado interior, deben facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas.

(453) A este respecto, para demostrar que la ayuda de reestructuración está destinada a facilitar el desarrollo de tales actividades o regiones, el Estado miembro que la concede debe demostrar que la ayuda tiene por objeto evitar problemas sociales o suplir deficiencias del mercado (véase la sección 3.1.1 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración) restableciendo la viabilidad a largo plazo de la empresa (véase la sección 3.1.2 de las Directrices). La Comisión señala que, como se reconoce en el punto 43 de las citadas Directrices, la salida del mercado es importante para el proceso general de crecimiento de la productividad, de modo que el mero hecho de que una ayuda estatal impida que una empresa abandone el mercado no constituye una justificación suficiente para concederla. Por el contrario, las ayudas de salvamento y reestructuración se encuentran entre los tipos de ayuda estatal que provocan un mayor falseamiento de la competencia, ya que interfieren en el proceso de salida del mercado.

([158]) Véanse la sentencia del Tribunal General de 13 de mayo de 2015, Niki Luftfahrt/Comisión, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, apartado 159, y la sentencia del Tribunal General de 18 de mayo de 2022, Ryanair DAC/Comisión, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, apartado 46.

(454) No obstante, en determinadas situaciones, la reestructuración de una empresa en crisis puede contribuir al desarrollo de actividades o regiones económicas, incluso más allá de las propias actividades que realice el beneficiario. Así sucede cuando, en ausencia de dicha ayuda, el fracaso del beneficiario daría lugar a situaciones de deficiencia del mercado o a problemas sociales, lo que impediría el desarrollo de las actividades o regiones económicas que se verían afectadas por tales situaciones. En el punto 44 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración se recoge una lista no exhaustiva de tales situaciones.

(455) La Comisión evaluará en primer lugar si la ayuda está destinada a evitar una situación de deficiencia del mercado o de problemas sociales (sección 5.4.2.1) y si la ayuda de reestructuración va acompañada de un plan de reestructuración que restablezca la viabilidad del beneficiario a largo plazo (sección 5.4.2.2).

5.4.2.1. Prevención de dificultades sociales o deficiencias del mercado que contribuya al desarrollo de la actividad o de una región económica.

(456) De conformidad con el punto 44 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, los Estados miembros deben demostrar que el fracaso del beneficiario podría implicar serios problemas sociales o una grave deficiencia del mercado, en particular probando una de las situaciones enumeradas en dicho punto 44. Con arreglo al punto 44 de las Directrices, la prevención de problemas sociales o deficiencias del mercado puede demostrarse, en particular, acreditando que se cumple una de las circunstancias enumeradas en el punto 44, letras a) a g). A este respecto, la Comisión observa que, en particular, las circunstancias mencionadas en el punto 44, letra b), de las Directrices, a saber, cuando la ayuda tiene por objeto evitar el riesgo de que el crecimiento económico se vea obstaculizado por la interrupción de un servicio importante como consecuencia de la salida del beneficiario del mercado, son pertinentes para la evaluación de la medida de ayuda.

5.4.2.2. La ayuda evita la interrupción de un servicio importante

(457) La actividad económica apoyada por la ayuda es el transporte de mercancías, que se lleva a cabo de forma predominante y constante por carretera en más de dos tercios del volumen total de mercancías transportadas en Alemania (cuadro 31).

Cuadro 31

Distribución modal del transporte de mercancías en Alemania

(en %)

	2018	2019	2020	2021	2022
Transporte por carretera	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Transporte ferroviario	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Otros modos de transporte	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Fuente: Bundesnetzagentur «Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe», p. 12, fig. 3 ([159]).

(458) A pesar de que el transporte por carretera concentra la cuota mayoritaria, la Comisión observa que el transporte de mercancías por ferrocarril ofrece beneficios significativos frente al transporte por carretera, contribuyendo al desarrollo sostenible y económico del sector del transporte de mercancías. De hecho, el transporte de mercancías por ferrocarril es mucho más respetuoso con el medio ambiente que el transporte por carretera, ya que los trenes producen hasta un 80 % menos de emisiones de CO_2 por tonelada de carga en comparación con los camiones. La Comunicación de la Comisión titulada «El Pacto Verde Europeo» ([160]) indica que para «lograr la neutralidad climática, es necesaria una reducción del 90 % de las emisiones procedentes del transporte de aquí a 2050» y que como

([159]) Disponible en: 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, de 11.12.2019. Disponible en: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_en.

«cuestión prioritaria, una parte sustancial del 75 % del transporte interior de mercancías que ahora se realiza por carretera debe pasar al ferrocarril y las vías navegables interiores». Del mismo modo, en su Comunicación titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» ([161]) (la «Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente»), la Comisión señaló la necesidad de emprender «acciones decisivas para desviar más de actividad hacia modos de transporte más sostenibles (en particular, [...] desviar una cantidad considerable del transporte de mercancías hacia el ferrocarril, las vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia)». La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente también reconocía que, «[p]uesto que la innovación perfilará la movilidad de [...] mercancías del futuro, es preciso contar con el marco y los factores propicios adecuados para facilitar esta transición, que puede hacer que el sistema de transporte sea mucho más eficiente y sostenible».

(459) Además, el transporte ferroviario reduce la contaminación atmosférica, el ruido y la congestión vial causados por el transporte por carretera, lo que lo convierte en una parte crucial de la transición hacia una economía hipocarbónica. El transporte ferroviario también es mucho más eficiente desde el punto de vista energético que el transporte por carretera, ya que los trenes pueden transportar grandes volúmenes de mercancías a largas distancias utilizando menos combustible, lo que reduce el consumo total de energía procedente de combustibles fósiles. Esta eficiencia es mayor aun cuando las redes ferroviarias se alimentan de electricidad renovable, lo que hace que el transporte de mercancías sea más limpio y sostenible.

(460) Por otro lado, en largas distancias, el transporte de mercancías por ferrocarril puede ofrecer importantes ventajas en términos de costes, especialmente cuando se transportan mercancías pesadas o a granel, ya que el ferrocarril puede ocuparse de mayores cantidades de carga en un solo viaje, reduciendo los costes de transporte por tonelada en comparación con el transporte por carretera. La reducción del consumo de combustible y la necesidad de menos personal disminuyen aún más los gastos de funcionamiento, lo que permite a las empresas optimizar económicamente sus cadenas de suministro.

(461) El transporte ferroviario puede trasladar grandes volúmenes de mercancías con mayor coherencia y menos retrasos, ya que se ve menos afectado por la congestión del tráfico por carretera, las condiciones meteorológicas y los accidentes. Esta fiabilidad es vital para las industrias con plazos de entrega estrictos, ya que garantiza que los productos se entreguen a tiempo con menos perturbaciones. Los ferrocarriles también ofrecen una mayor escalabilidad, ya que pueden adaptarse a grandes envíos con más facilidad que las redes de carreteras, por lo que son ideales para la carga a granel y en contenedores.

(462) Otra ventaja adicional del transporte de mercancías por ferrocarril es que, al desviar el transporte de mercancías al ferrocarril, se reduce la presión sobre las redes viarias. Esto se traduce en menos congestión, menos accidentes de tráfico y menores costes de mantenimiento de las carreteras. La disminución del uso del transporte por carretera prolonga la vida útil de las infraestructuras públicas y contribuye a reducir la carga global de costes para las administraciones y los contribuyentes. Por último, el transporte de mercancías por ferrocarril puede integrarse eficazmente en los sistemas de transporte multimodal, combinando el ferrocarril con el transporte marítimo, por carretera y aéreo para crear cadenas logísticas ininterrumpidas. Esta interconexión mejora las rutas comerciales mundiales, facilitando la circulación eficiente de mercancías a través de regiones y fronteras. El ferrocarril es especialmente propicio para conectar los principales puertos con destinos interiores, lo que permite unos flujos de carga fluidos y eficientes.

(463) En vista de lo anterior, la Comisión considera que el transporte de mercancías por ferrocarril desempeña un papel crucial en el desarrollo responsable del transporte de mercancías en general, al abordar la urgente necesidad de soluciones logísticas sostenibles. Su menor impacto medioambiental, eficiencia energética y capacidad para trasladar grandes volúmenes de mercancías a largas distancias ayudan a las empresas a alcanzar sus objetivos ambientales, sociales y de gobernanza (ASG), al tiempo que reducen los costes de transporte.

(464) Al apoyar el transporte de mercancías por ferrocarril, las empresas contribuyen a una cadena de suministro mundial más sostenible, ayudan a reducir las emisiones de CO_2 y fomentan un crecimiento económico a largo plazo que se ajuste a los objetivos medioambientales. Por tanto, desviando el transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril, las empresas y las administraciones pueden desempeñar un papel directo en la consecución de los objetivos climáticos y en la reducción del impacto medioambiental de la logística.

(465) En este contexto, la Comisión observa que las medidas de reestructuración tienen por objeto evitar una situación en la que DB Cargo desaparezca económicamente debido a las dificultades financieras a las que se enfrenta.

([161]) Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente», COM(2020) 789 final de 9.12.2020, disponible en: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) De hecho, si bien el sector europeo del transporte de mercancías por ferrocarril, y en particular el segmento del transporte de vagón completo, desempeña un papel crucial en la red logística, especialmente en Alemania, se enfrenta, no obstante, a importantes retos estructurales y operativos, como se explica detalladamente en los considerandos 60 a 68. El transporte de vagón completo, que consiste en transportar mercancías en vagones individuales en lugar de en trenes completos, ofrece flexibilidad para los envíos más pequeños. Sin embargo, la Comisión señala que tiene dificultades para competir con el transporte de mercancías por carretera, que es más rápido y más adaptable a las diversas necesidades logísticas. La supervivencia de este sector es crucial no solo para las cadenas de suministro industrial, sino también para cumplir los objetivos de sostenibilidad de Europa. A pesar de su importancia, el transporte de vagón completo es un segmento de actividad vulnerable debido a todo un abanico de retos, como la limitada cobertura de la red ferroviaria, los elevados costes y las ineficiencias.

(467) La Comisión observa que uno de los principales obstáculos para el transporte de vagón completo es la limitada capilaridad de la red ferroviaria en comparación con las redes de carreteras. Si bien el ferrocarril destaca en el transporte de larga distancia, a menudo carece de la conectividad local necesaria para unas entregas punto a punto eficientes. Como consecuencia de ello, suele ser necesario recurrir al transporte por carretera complementario para el último kilómetro, lo que complica la cadena logística y ralentiza las entregas. A esta cuestión se suma que la velocidad media de los trenes de vagón completo es especialmente baja y oscila entre 22 y 25 km/h, muy inferior a la que ofrece el transporte por carretera. Esta lentitud, junto con los frecuentes transbordos, socava la capacidad del transporte de vagón completo para ofrecer plazos de entrega competitivos en un mercado que exige cada vez más rapidez y flexibilidad.

(468) Otro problema apremiante es la viabilidad financiera del transporte de vagón completo. Este modelo se ve lastrado por los elevados costes fijos relacionados con la infraestructura, el material rodante y las operaciones. La rentabilidad solo es viable cuando se trasladan grandes volúmenes a largas distancias, pero el transporte de vagón completo suele utilizarse para envíos más pequeños, lo que da lugar a ineficiencias y costes más elevados. Los problemas de interoperabilidad entre las redes ferroviarias europeas complican aún más las operaciones. Si bien iniciativas como el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) han contribuido a eliminar los problemas de interoperabilidad, las diferencias normativas nacionales, las variaciones del ancho de vía y la incompatibilidad de los sistemas de señalización siguen provocando retrasos y un aumento de los costes de las operaciones transfronterizas de vagón completo.

(469) Los operadores del segmento del transporte de vagón completo se enfrentan a una intensa competencia, no solo del transporte de mercancías por carretera, sino también de los nuevos operadores en el mercado ferroviario, ya que estos nuevos operadores tienden a centrarse únicamente en segmentos muy concretos que son rentables, como el del transporte de trenes bloque, que ofrece servicios punto a punto sin paradas intermedias y, por tanto, evitan las complejidades e ineficiencias operativas asociadas al transporte de vagón completo, cuyos sistemas heredados, equipos más antiguos y costes fijos elevados suponen un peso para los operadores históricos, como DB Cargo.

(470) Aunque los retos son considerables, se ha vuelto a hacer hincapié en el valor estratégico del transporte de vagón completo en la transición de Europa hacia un transporte de mercancías sostenible. El transporte de mercancías por ferrocarril es una piedra angular de la política de la Unión que articula el Pacto Verde ([162]) y el paquete de medidas «Objetivo 55» ([163]), con los que se pretende reducir las emisiones de carbono en un 55 % de aquí a 2030. Para alcanzar estos objetivos medioambientales es esencial fomentar la transición del transporte por carretera al ferrocarril, especialmente al transporte de vagón completo y el transporte intermodal. En este contexto, los avances tecnológicos ofrecen cierta esperanza para mejorar la eficiencia y la competitividad del transporte de vagón completo. Se espera que las inversiones en infraestructuras digitales y la modernización de las redes de transporte de vagón completo mejoren la fiabilidad y la velocidad de los servicios, haciendo que en el futuro el transporte de vagón completo sea una alternativa más viable al transporte por carretera.

([162]) El Pacto Verde Europeo, puesto en marcha por la Comisión Europea en diciembre de 2019, es la hoja de ruta de la UE hacia una economía sostenible y neutra en carbono y tiene por objeto lograr que la UE sea climáticamente neutra de aquí a 2050. Entre sus principales objetivos figuran la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en un 55 % de aquí a 2030, la descarbonización de la energía, la promoción de una economía circular, la recuperación de la biodiversidad y el fomento de la agricultura sostenible a través de la Estrategia «De la Granja a la Mesa». El plan apoya la innovación ecológica, la transición industrial y un Mecanismo para una Transición Justa para ayudar a los trabajadores de las regiones afectadas. Su calendario es el siguiente: 2019: lanzamiento del Pacto Verde, 2020-2021: desarrollo de estrategias específicas (por ejemplo, Biodiversidad y Economía Circular), 2021: introducción del paquete de medidas «Objetivo 55», 2022-2030: aplicación de políticas, con el objetivo de reducir las emisiones en un 55 % de aquí a 2030, 2050: objetivo de neutralidad climática.

([163]) El paquete de medidas «Objetivo 55» es un paquete legislativo de la Unión puesto en marcha en julio de 2021 como parte del Pacto Verde Europeo, cuyo objetivo es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 55 % de aquí a 2030 en comparación con los niveles de 1990, en la senda hacia la neutralidad climática de aquí a 2050. Las principales medidas incluyen: i) reforma del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) y la introducción de un Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (MAFC), ii) actualizaciones de la Directiva sobre fuentes de energía renovables (DFER), dirigidas a lograr un 40 % de energías renovables de aquí a 2030, y de la Directiva de Eficiencia Energética (DEE) para mejorar el uso de la energía, iii) refuerzo de los sumideros de carbono en el marco del Reglamento sobre el uso de la tierra, el cambio de uso de la tierra y la silvicultura (UTCUTS), iv) creación de un Fondo Social para el Clima para apoyar a los hogares vulnerables. Su calendario es el siguiente: 2021: lanzamiento y debate del paquete, 2022: acuerdo político alcanzado, 2023-2025: aplicación de las políticas esenciales, 2030: objetivo de reducción de emisiones del 55 %, 2050: objetivo de neutralidad climática.

(471) En este contexto, la Comisión considera que no se puede dejar de recalcar la importancia estratégica del transporte de vagón completo. A este respecto, la Comisión señala que es esencial para numerosos sectores, en particular los de los productos químicos, los automóviles y el manufacturero, que dependen del transporte de mercancías por ferrocarril para envíos más pequeños y flexibles que no pueden llenar trenes completos. El fracaso de DB Cargo y, por tanto, el de sus operaciones de transporte de vagón completo tendría graves repercusiones para estos sectores, ya que las soluciones logísticas alternativas, en particular el transporte de mercancías por carretera, tendrían dificultades para igualar la capacidad y los beneficios medioambientales del ferrocarril. Este fracaso podría dar lugar a un aumento de los costes, a perturbaciones de la cadena de suministro e incluso a la pérdida de puestos de trabajo en sectores clave que dependen del transporte de mercancías por ferrocarril para el traslado de productos intermedios y materias primas.

(472) Además, la Comisión considera que el impacto social más general de una interrupción de los servicios de transporte de vagón completo sería considerable. De hecho, la reorientación del transporte de mercancías hacia las carreteras agravaría los retos medioambientales y de infraestructura, ya que el transporte por carretera genera emisiones significativamente más elevadas y contribuye a la congestión. En este contexto, la Comisión considera que este cambio socavaría los objetivos de sostenibilidad tanto nacionales como de la UE, como las iniciativas del Pacto Verde y el paquete de medidas «Objetivo 55», que hacen hincapié en la reducción de las emisiones de carbono desviando el transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril. Por lo tanto, la pérdida de servicios de transporte de vagón completo representaría tanto una deficiencia del mercado como un retroceso en el esfuerzo más amplio por reducir los daños medioambientales.

(473) La Comisión reconoce que la complejidad de las operaciones de transporte de vagón completo dificulta a otros operadores ferroviarios reproducir este segmento o expandirse en él. A diferencia de los trenes bloque, que circulan directamente entre dos puntos, el transporte de vagón completo consiste en agrupar vagones individuales de diferentes clientes en un solo tren en estaciones de clasificación. Este proceso, en el que interviene un gran número de mano de obra, requiere una logística sofisticada, equipos especializados e infraestructuras amplias. Los márgenes son escasos y la competencia del transporte de mercancías por carretera, que ofrece servicios más rápidos y flexibles, dificulta que otras empresas inviertan en servicios de transporte de vagón completo a gran escala como los de DB Cargo.

(474) Como principal operador del transporte de vagón completo en Dinamarca (con una cuota del [...] %) ([164]), Alemania (con una cuota del 90 %) ([165]), los Países Bajos (con una cuota del [...] %) ([166]) e Italia (con una cuota del [...] %) ([167]), DB Cargo cuenta con una amplia red de estaciones de clasificación, locomotoras y personal formado, lo que proporciona economías de escala que los nuevos operadores tendrían dificultades para lograr en esos Estados miembros. Además, la posición de DB Cargo como operador histórico de transporte de mercancías por ferrocarril de Alemania le permite integrar los servicios de transporte de vagón completo con soluciones más amplias para la cadena de suministro, una ventaja de la que pueden carecer los operadores más pequeños o nuevos. La Comisión considera que los elevados costes fijos, junto con los retos operativos inherentes al transporte de vagón completo ([168]), crean barreras significativas para los nuevos operadores potenciales en el segmento del servicio de vagón completo, por lo que es poco probable que otros pudieran intervenir para ocupar sin perturbaciones el lugar dejado por DB Cargo en caso de que la empresa y, en particular, su segmento de transporte de vagón completo, fracasaran.

(475) La Comisión estima que la ayuda de reestructuración en apoyo del plan de reestructuración evita la salida de una empresa capaz de impedir la perturbación del importante servicio prestado por DB Cargo, en particular en relación con el transporte de vagón completo. Concluye que, al evitar el riesgo de perturbación de los servicios prestados por DB Cargo, la ayuda de reestructuración en apoyo del plan de reestructuración contribuye a un objetivo bien definido de evitar problemas sociales o deficiencias del mercado, tal como se establece en el punto 44, letra b), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, y, por tanto, al desarrollo de la actividad económica de prestación de servicios de transporte terrestre de mercancías en todo el territorio de Alemania y otros Estados miembros en los que opera DB Cargo.

([164]) Véase la sección 2.2, considerandos 27 y 37.
([165]) Véase la sección 2.2, considerandos 27 y 37.
([166]) Véase la sección 2.2, considerandos 27 y 37.
([167]) Véase la sección 2.2, considerandos 27 y 37.
([168]) Véanse los considerandos 466 a 469.

5.4.2.3. Plan de reestructuración y restablecimiento de la viabilidad a largo plazo

(476) En virtud del punto 46 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, en los casos de ayuda *ad hoc*, la concesión de una ayuda de reestructuración debe estar supeditada a la ejecución de un plan de reestructuración que restablezca la viabilidad del beneficiario. La corrección de las causas que dieron lugar a las dificultades del beneficiario, al facilitar el restablecimiento de su viabilidad a largo plazo, es una condición necesaria para que la ayuda de reestructuración contribuya al desarrollo de las actividades y las regiones económicas en las que opera el beneficiario.

(477) De ello se deduce que la compatibilidad de la ayuda de reestructuración que ha cubierto las pérdidas que DB Cargo sufrió a lo largo de 2022 y que habría registrado hasta el 31 de diciembre de 2022 en ausencia del ATPG debe evaluarse como supeditada a la ejecución del plan de reestructuración, cuyo proceso de preparación y elaboración comenzó en julio de 2022, aunque el plan se hubiera transmitido formalmente a la Comisión posteriormente cuando ya se estaba ejecutando (considerandos 173 y 174). La aparición de las pérdidas cubiertas por el ATPG que el plan pretende frenar y la cronología de la preparación y ejecución del plan en 2022 son cercanas en el tiempo en el presente caso.

(478) Por lo tanto, procede considerar que la compatibilidad de la ayuda de reestructuración prevista hasta finales de 2025 inclusive, aunque se concedió ilegalmente desde el principio, debe evaluarse en relación con el plan de reestructuración y su conformidad con los requisitos de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

(479) Con arreglo a los puntos 45 a 48 de las Directrices, la ayuda de reestructuración solo debe concederse para apoyar un plan de reestructuración realista, coherente, de amplio alcance y que se desarrolle durante el período de tiempo más breve posible, cuyas medidas deben estar destinadas a restablecer la viabilidad a largo plazo en un plazo razonable, excluyendo cualquier otra ayuda al margen de la destinada a apoyar el plan de reestructuración del beneficiario. En dicho plan de reestructuración se debe señalar las causas de las dificultades por las que pasa el beneficiario y sus propias deficiencias y exponer de qué manera las medidas de reestructuración propuestas solucionarán los problemas subyacentes del beneficiario.

(480) De conformidad con el punto 49 de las Directrices, el plan de reestructuración debe proporcionar información sobre el modelo empresarial del beneficiario que demuestre cómo favorecerá el plan a su viabilidad a largo plazo. Deberá incluir, en particular, información sobre el beneficiario en cuanto a su estructura organizativa, financiación, gobernanza empresarial y todos los demás aspectos relevantes. Deberá evaluar si las dificultades del beneficiario habrían podido evitarse con medidas de gestión adecuadas y oportunas y, si procede, deberá demostrar que se han introducido cambios pertinentes en la gestión. Cuando la crisis del beneficiario se deba a deficiencias de su modelo empresarial o su sistema de gestión, se requerirán los cambios pertinentes.

(481) De acuerdo con los puntos 50 a 52 de las Directrices, los resultados de la reestructuración deben demostrarse en diversos escenarios, en particular identificando parámetros de rendimiento y los principales factores de riesgo previsibles. El restablecimiento de la viabilidad del beneficiario debe dar lugar a un rendimiento adecuado del capital invertido después de cubrir los costes, sin depender de hipótesis optimistas sobre factores externos tales como variaciones del precio o de la demanda. La viabilidad a largo plazo se logra cuando una empresa es capaz de ofrecer una rentabilidad prevista del capital adecuada una vez deducidos todos sus costes, incluida la amortización y las cargas financieras, y también es capaz de competir en el mercado por méritos propios.

(482) Estos requisitos se examinan en las secciones 5.4.2.3.1 a 5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1. Evaluación de la credibilidad del plan de reestructuración para abordar las causas de las dificultades financieras de DB Cargo

(483) Las dificultades financieras de DB Cargo han sido causadas principalmente por el segmento del servicio de vagón completo, que ha sido una fuente significativa de pérdidas desde 2013 (por sí solo aglutinó el 64 % de las pérdidas de la empresa en 2022 y el 82 % en 2023), mientras que los segmentos del transporte de tren bloque y del transporte combinado registraron resultados volátiles pero menos negativos. Además de las pérdidas del segmento del servicio de vagón completo, la pandemia de COVID-19, las perturbaciones de las cadenas de suministro mundiales y los problemas de infraestructura del mercado local alemán exacerbaron los retos de DB Cargo entre 2019 y 2022.

(484) Estos resultados financieros adversos, que se tradujeron en pérdidas considerables reiteradas, justifican la necesidad del plan de reestructuración, que modificará significativamente el modelo operativo y la estrategia de DB Cargo con el fin de fortalecer sus cimientos financieros y racionalizar los costes de desarrollar sus actividades con vistas a restablecer la viabilidad al final del período de reestructuración.

(485) A este respecto, la Comisión observa que el plan de reestructuración incluye una extensa batería de medidas serias, coherentes y que se refuerzan mutuamente (secciones 5.4.2.2.1 a 5.4.2.2.31) que abordan las causas profundas de las dificultades operativas y financieras de DB Cargo, ya que contribuirán a mejorar la eficiencia de la producción y la prestación de servicios por parte de DB Cargo a sus clientes, así como a racionalizar su base de costes de muchas maneras diferentes. En particular, se espera que la transformación de su sistema de producción conjunto, de gran complejidad, permita a DB Cargo responder con mayor flexibilidad a las necesidades de sus clientes. La reestructuración en áreas de negocio más pequeñas y más focalizadas en torno a sectores empresariales o grupos de clientes debería reducir significativamente la complejidad del modelo de producción, lo que, a su vez, debería reducir drásticamente los costes y mejorar la competitividad de DB Cargo.

(486) Por ejemplo, se espera que la medida incluida en el plan de reestructuración de DB Cargo de optimizar su red de servicios de vagón completo mediante la revisión de su diseño simplifique y mejore radicalmente la solidez de la producción y la normalización de la oferta comercial de DB Cargo en ese segmento. De hecho, la asignación de personal y equipos al segmento del transporte de vagón completo supone un cambio radical en comparación con la producción integrada actual de transporte de vagón completo, transporte de tren bloque y transporte combinado. Estas mejoras en el modelo de producción también deben dar lugar a mejoras de la calidad del servicio prestado a los clientes y, en consecuencia, se espera que propicien ajustes de precios positivos para reflejar mejor la disposición de los clientes a pagar por los servicios de vagón completo. Así pues, se espera que las medidas del plan de reestructuración centradas en el segmento del transporte de vagón completo de DB Cargo contribuyan significativamente a mejorar la situación financiera de la empresa, ya que se prevé que generen más de 100 millones EUR de EBIT adicional a partir de 2025, como se muestra en la sección 4.1.5.2.

(487) Del mismo modo, se espera que las medidas del plan de reestructuración destinadas a optimizar la cartera del segmento de transporte de tren bloque de DB Cargo y al desarrollo de soluciones logísticas inteligentes para sus clientes contribuyan significativamente a la mejora del EBIT de DB Cargo, ya que se prevé que las soluciones innovadoras de transporte ferroviario permitan a la empresa aprovechar mejor la disposición diferenciada de los clientes a pagar y también determinar las rutas que deben interrumpirse para asignar mejor los recursos a las actividades de mayor margen. Además, de forma similar a lo que se hará en el segmento del transporte de vagón completo, el plan de reestructuración de DB Cargo incluye una medida que encapsulará la explotación del transporte de tren bloque con una asignación de recursos específica para aumentar la calidad de la producción. Las mejoras de la calidad descritas anteriormente en los servicios para los clientes también deberían justificar ajustes de precios en favor de servicios de tren bloque de mayor calidad más allá de las compensaciones de los costes de los factores. Así pues, se espera que las medidas del plan de reestructuración centradas en el segmento del transporte de tren bloque de DB Cargo contribuyan significativamente a mejorar la situación financiera de la empresa, ya que se prevé que generen mucho más de 200 millones EUR de EBIT adicional a partir de 2025, como se muestra en la sección 4.1.5.2.

(488) También se prevé que las medidas del plan de reestructuración dirigidas al segmento del transporte combinado, incluidas, entre otros, i) el rediseño de la red marítima, la integración de sus terminales, la optimización de su cartera, ii) el redimensionamiento del transporte combinado continental, la mejora de la calidad de su sistema de producción, y iii) la optimización de la cartera de ventas para transportistas, contribuyan a mejorar la situación financiera de DB Cargo, ya que se espera que generen más de 50 millones EUR de EBIT adicional a partir de 2025 (y más de 100 millones EUR al año a partir de entonces), como se muestra en la sección 4.1.5.2.

(489) Por último, el plan de reestructuración de DB Cargo tratará de eliminar las ineficiencias derivadas de procesos redundantes, el exceso de capacidad y los servicios con un valor añadido limitado mediante la reducción de la complejidad de las distintas unidades de negocio de la empresa y la modernización de los sistemas informáticos de DB Cargo. Asimismo, se espera que la reducción del espacio de oficinas y del gasto en actividades promocionales, así como el redimensionamiento de la estructura de gestión administrativa de DB Cargo, contribuyan a mejorar la situación financiera de la empresa. En conjunto, se espera que estas medidas generen más de 50 millones EUR de EBIT adicional a partir de 2025 (y más de 100 millones EUR al año a partir de entonces), como se muestra en la sección 4.1.5.2.

(490) En términos globales, se prevé que las medidas del plan de reestructuración de DB Cargo aporten más de 500 millones EUR de EBIT adicional a partir de 2025 y una cifra muy superior a esta en los años posteriores. Por lo tanto, se espera que la ejecución del plan de reestructuración de DB Cargo transforme a la empresa en un prestador de servicios más ágil, eficiente y centrado en ofrecer soluciones para los clientes, de modo que se prevé que vuelva a ser viable a partir de 2026, último año del período de reestructuración, momento en el que debería empezar a generar ingresos netos positivos (que seguirían creciendo a partir de entonces).

(491) Sobre la base de lo anterior, la Comisión considera que el plan de reestructuración aborda adecuadamente las causas de las dificultades financieras de DB Cargo. La Comisión también considera que la duración del plan de reestructuración, hasta finales de 2026, no es excesivamente larga, habida cuenta del número y el alcance de las medidas de reestructuración antes analizadas, así como de la situación de cuantiosas pérdidas de la que partía DB Cargo.

(492) A continuación, la Comisión debe evaluar la credibilidad de las hipótesis en las que se basa el plan de reestructuración del beneficiario y, a continuación, la prueba del restablecimiento de la viabilidad del beneficiario al término del plan de reestructuración.

5.4.2.3.2. Evaluación de la credibilidad de las hipótesis del plan de reestructuración

(493) Como parte de su evaluación de las hipótesis del plan de reestructuración de DB Cargo, la Comisión ha examinado las previsiones de costes e ingresos (tanto en términos de precios como de volúmenes) presentadas por Alemania para la duración del período de reestructuración.

(494) En primer lugar, por lo que se refiere a las previsiones de ingresos, la Comisión observa que la hipótesis de Alemania sobre la evolución de los ingresos de DB Cargo durante el período de reestructuración parte de que los ingresos de DB Cargo se mantendrán relativamente estables (+ 4,9 % durante el período de reestructuración teniendo en cuenta los demás ingresos de explotación) y efectivamente negativos (– 2 %) cuando se excluyen los demás ingresos de explotación ([169]) y solo se tiene en cuenta el crecimiento previsto de los ingresos de DB Cargo derivados de sus principales actividades durante el período de reestructuración (cuadro 21). La Comisión considera que esta evolución es razonable en la medida en que está en consonancia con las reducciones de volumen previstas por DB Cargo como parte de la aplicación de las medidas de su plan de reestructuración a este respecto.

(495) Además, tras un análisis más exhaustivo de los volúmenes y los precios, la Comisión considera que, con respecto a los volúmenes, la evolución del volumen total de DB Cargo, en términos de toneladas-kilómetro, según lo previsto por Alemania, puede considerarse razonable y realista en el contexto del mercado actual, ya que se limita a un aumento de la TCAC del [...] % durante el período 2025-2029. Las hipótesis de crecimiento del volumen de DB Cargo son, de hecho, conservadoras, ya que Alemania no prevé ningún efecto adicional del crecimiento del servicio de vagón completo impulsado por el mercado y espera una tasa de crecimiento por debajo del mercado en los segmentos del transporte de tren bloque y del transporte combinado.

(496) Por otro lado, aunque Alemania prevé que los ingresos de DB Cargo por tonelada-kilómetro aumenten con una TCAC del [...] % entre 2025 y 2029, la Comisión también considera que estas hipótesis son razonables y realistas en la medida en que dicha transmisión de la mayoría de los aumentos de costes se basa en la mejora de la productividad y la calidad del servicio de DB Cargo como resultado de la aplicación de las diversas medidas del plan de reestructuración destinadas precisamente a poder ofrecer mejores servicios a los clientes a cambio de precios más elevados.

(497) Por todo ello, la Comisión estima que las hipótesis presentadas por Alemania en cuanto a la evolución global de los ingresos son razonables y creíbles.

(498) En segundo lugar, por lo que respecta a las previsiones de costes, la Comisión observa que se espera que las tres principales categorías de costes (materiales, personal y otros gastos de explotación) previstas durante el período de reestructuración disminuyan aproximadamente un 10 % (en 2026 respecto de 2023) en cuanto a los costes de materiales y gastos de personal, que en conjunto representan mucho más del [...] % de la base de costes total del beneficiario (al tiempo que se espera que los demás gastos de explotación de DB Cargo se reduzcan aún más). Estas reducciones de costes, que pueden parecer significativas en términos absolutos, pero no tanto en términos relativos,

([169]) Los otros ingresos de explotación incluyen el efecto puntual de las ganancias por los importes en libros procedentes de la venta de locomotoras en 2026.

se consideran razonables por este último motivo concreto y el hecho de que se basan en programas de reducción de costes bien definidos y acordados y, como tales, apoyan la mejora del nivel de EBITDA de DB Cargo y le permiten pasar a ser positivo (107 millones EUR) ya en 2025, es decir, un año antes del vencimiento del período de reestructuración.

(499) La disminución de los gastos por depreciación resultante de la reducción de los gastos de capital que puede observarse en el balance de DB Cargo también contribuye a la mejora del EBIT y del margen de explotación de DB Cargo, que, sobre esta base, está previsto que pasen a ser positivos ([...] EUR y [...] %, respectivamente) al final del período de reestructuración en 2026.

(500) Sobre la base de las diversas medidas de reestructuración adoptadas por DB Cargo en el contexto de su plan de reestructuración, las hipótesis presentadas por Alemania con respecto a la evolución de sus costes y que sustentan el restablecimiento de la viabilidad de DB Cargo pueden considerarse razonables y creíbles.

(501) En conclusión, la Comisión ha examinado detenidamente las principales hipótesis en las que se basan las previsiones financieras del plan de reestructuración de DB Cargo presentadas por Alemania y considera que las hipótesis en las que se basan las previsiones financieras son razonables y creíbles y, por tanto, verosímiles.

5.4.2.3.3. Evaluación del restablecimiento de la viabilidad del beneficiario

(502) Una vez establecida la credibilidad de las hipótesis en las que se basan las proyecciones financieras, la Comisión evaluará a continuación si, sobre la base de dichas proyecciones, el beneficiario puede volver a ser viable para cuando concluya el período de reestructuración. Más concretamente, la Comisión verificará si, a finales del ejercicio 2026, el beneficiario espera generar una rentabilidad suficiente a través de sus operaciones y ser capaz de competir por méritos propios.

(503) Se prevé que el margen EBIT de DB Cargo (de ingresos excluidos los demás ingresos de explotación) sea del – [...] % a finales de 2024 y del + [...] % al final del período de reestructuración en diciembre de 2026. Por consiguiente, se espera que la rentabilidad de DB Cargo, medida como margen EBIT, aumente significativamente durante el período de reestructuración (y se estabilice posteriormente) ([170]). Estos mejores resultados no permiten una comparación adecuada con los resultados anteriores en la medida en que fueron esencialmente negativos, y esta mejora significativa se basa en la ejecución del plan de reestructuración de DB Cargo.

(504) Además, se espera que DB Cargo genere unos ingresos netos positivos tanto en el escenario de referencia como en los pesimistas. Asimismo, esta evolución favorable contribuirá positivamente a la situación de los fondos propios de DB Cargo, ya que se prevé que continúe más allá del período de reestructuración.

(505) Por otro lado, los aspectos financieros del plan de reestructuración de DB Cargo muestran que sus indicadores de rendimiento mejorarán a lo largo de todo el período de reestructuración y alcanzarán un RCI del [...] % a finales de 2026, que seguirá aumentando tras el final del período de reestructuración hasta el [...] % en 2030, por ejemplo. Según el cálculo de Alemania, a partir del final del período de reestructuración en 2026, el rendimiento del capital de DB Cargo, medido como RCI, sería, por consiguiente, constantemente superior al nivel de su [...] (nota a pie de página n.º 112). Por lo tanto, la Comisión estima que el nivel de RCI de DB Cargo es lo suficientemente elevado como para considerarlo un rendimiento previsto del capital adecuado, en la medida en que permite a DB Cargo, tras haber cubierto todos sus costes, incluidos los de depreciación y las cargas financieras, competir en el mercado por sus propios méritos.

([170]) Es importante señalar que este margen EBIT solo puede alcanzarse mediante la combinación de medidas ambiciosas dentro de la empresa y la subvención alemana al servicio de vagón completo de unos 300 millones EUR anuales. Si se excluye la subvención, el segmento de negocio del transporte de vagón completo no volvería a ser rentable. También es pertinente señalar que la solicitud de DB Cargo para recibir la financiación correspondiente a 2024 destinada al transporte de vagón completo aún no ha sido aprobada por la Autoridad Federal de Ferrocarriles alemana. Por lo tanto, aún no está claro en qué medida la financiación de 300 millones EUR anuales para el sector llegará finalmente a DB Cargo. La hipótesis del escenario de referencia es que el [...] % de este volumen ([...] EUR anuales) se asignará a DB Cargo.

(506) La Comisión considera que es aún más cierto que la proyección del RCI de DB Cargo por parte de Alemania incluye la aportación limitada del segmento del servicio de vagón completo a la rentabilidad global de DB Cargo, que, como se explica en la sección 5.4.2.1, se enfrenta a numerosos retos (costes fijos elevados, cobertura limitada de la red ferroviaria y competencia del transporte por carretera, más rápido y adaptable), pero desempeña un papel fundamental en la red logística europea (en particular para sectores como el de los productos químicos, el automóvil y la fabricación, que dependen de la flexibilidad de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril) y es esencial para reducir las emisiones de CO_2 y alcanzar el objetivo climático de la UE como alternativa más sostenible y eficiente al transporte por carretera.

(507) La Comisión considera, además, que se espera que el rendimiento previsto de DB Cargo sea mejor que el de su grupo de homólogos. De hecho, al comparar los respectivos niveles de margen EBIT (el EBIT es un componente importante del coeficiente de RCI), la Comisión observa que está previsto que el margen EBIT de DB Cargo alcance el [...] % al final del período de reestructuración en 2026, mientras que, por término medio, el de sus homólogos se situó durante el período 2021-2023 en el 2 % para actividades comparables (y en el 5 % si se considera únicamente a los homólogos que no explotan empresas de servicio de vagón completo). Por lo tanto, se espera que DB Cargo alcance un rendimiento igual o superior al de sus homólogos actuales.

(508) En cuanto a sus indicadores de solvencia, se espera que los fondos propios de DB Cargo sigan siendo positivos y experimenten crecimiento durante la ejecución de su plan de reestructuración y su relación de fondos propios (capital/activos totales) aumentará a un ritmo constante al final del período de reestructuración ([...] % en diciembre de 2026) y posteriormente (hasta el [...] % en diciembre de 2030). Del mismo modo, se espera que la relación de cobertura de intereses de DB Cargo (EBIT/gastos por intereses) evolucione positivamente a lo largo de la duración del plan de reestructuración y alcance un nivel muy superior a 1x a finales de 2026 (y más de 1,5x en diciembre de 2030).

(509) Como alternativa al escenario de referencia de las previsiones financieras, la Comisión considera que el escenario pesimista definido en el plan de reestructuración también es adecuado y creíble en la medida en que asume una serie de posibles acontecimientos adversos que afectan a los parámetros determinantes del rendimiento del beneficiario, como los posibles retrasos en la ejecución de las medidas del plan de reestructuración de DB Cargo, pérdida significativa de volúmenes o una intensa competencia de precios. Por consiguiente, la Comisión observa que el escenario pesimista tiene efectivamente en cuenta las variaciones plausibles de los factores de ingresos y costes que podrían afectar, individual o colectivamente, a la viabilidad de DB Cargo. La Comisión observa, además, que se considera que los factores que afectan negativamente a los ingresos y los costes en el escenario pesimista se producen simultáneamente.

(510) En este escenario pesimista, los resultados de DB Cargo se ven afectados, pero siguen siendo positivos y sostenibles, por lo que no comprometen el restablecimiento de la viabilidad del beneficiario. De hecho, los ingresos netos previstos en el escenario pesimista tras la cobertura de todos los costes de explotación, incluidos los costes por intereses y depreciación, siguen siendo positivos al final del período de reestructuración en 2026 y posteriormente, como en el escenario de referencia. Además, aunque en el escenario pesimista el margen EBIT de DB Cargo se situaría en [...] EUR (es decir, un margen del [...] % sobre los ingresos) en 2026, aumentaría hasta cerca de [...] EUR (es decir, alrededor del [...] % de los ingresos) en los años siguientes.

(511) Del mismo modo, se espera que el RCI de DB Cargo contemplado en el escenario pesimista disminuya al [...] % en comparación con el [...] % del escenario de referencia, pero se prevé que repunte hasta el [...] % de aquí a 2030 (en comparación con el nivel del escenario de referencia del [...] %). Esto confirma que, en el escenario pesimista, el restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de DB Cargo sigue siendo sólido a pesar de todas las hipótesis adversas que incluye dicho escenario.

(512) Esta situación se ve corroborada también por la evolución prevista de la ROA de DB Cargo, que, en el escenario pesimista se situará cerca del [...] % al final del período de reestructuración (en comparación con el [...] % en el escenario de referencia) y crecerá hasta el 2,5 % de aquí a 2030 (en comparación con el [...] % en el escenario de referencia).

(513) Por lo que se refiere a los indicadores de solvencia, en el escenario pesimista también se espera que DB Cargo mantenga una situación positiva y de crecimiento respecto de los fondos propios a lo largo de todo el período de ejecución de su plan de reestructuración. La relación de fondos propios de DB Cargo (capital/activos totales) aumentará a un ritmo constante, como en el escenario de referencia, al final del período de reestructuración y en adelante (hasta el [...] %). Del mismo modo, se espera que la relación de cobertura de intereses de DB Cargo (EBIT/gastos por intereses) en el escenario pesimista evolucione positivamente a lo largo de la duración del plan de reestructuración y alcance un nivel cercano a 1x a finales de 2026 (y más de 1x en diciembre de 2030).

(514) En vista de lo anterior, la Comisión concluye que el plan de reestructuración propuesto, tanto en su escenario de referencia como en el pesimista, es viable, coherente y de amplio alcance y puede restablecer la viabilidad a largo plazo de DB Cargo en un plazo razonable.

5.4.3. *Los efectos positivos de la ayuda para el desarrollo de actividades o de regiones económicas compensan los efectos negativos, en términos de falseamiento de la competencia y efectos adversos sobre el comercio*

(515) A fin de evaluar si la ayuda afecta indebidamente o no a la competencia y a las condiciones de los intercambios comerciales, es necesario examinar si la ayuda es necesaria, adecuada y proporcionada, así como garantizar su transparencia. También es necesario examinar los efectos de la ayuda para la competencia y los intercambios comerciales y sopesar los efectos positivos de la ayuda para el desarrollo de las actividades y regiones económicas que la ayuda pretende apoyar, así como otros efectos positivos de dicha ayuda, frente a sus efectos negativos en el mercado interior.

5.4.3.1. Necesidad de la ayuda y efecto de incentivo

(516) De conformidad con el punto 53 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, los Estados miembros que tengan la intención de conceder una ayuda de reestructuración deben proporcionar una comparación con un escenario alternativo creíble que no implique ayuda estatal, que demuestre que el desarrollo de las actividades o regiones económicas que se pretende conseguir, según se menciona en la sección 3.1.1 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, no se conseguiría o solo en menor medida sin la ayuda. Asimismo, para demostrar que la ayuda de reestructuración tiene un efecto incentivador, los Estados miembros deben demostrar que, de no existir la ayuda, el beneficiario habría sido reestructurado, vendido o liquidado de manera que no hubiera alcanzado el objetivo previsto de evitar deficiencias del mercado o dificultades sociales (punto 59 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración).

(517) En el escenario alternativo donde DB AG no habría rescindido el ATPG y habría concedido y seguiría concediendo posteriormente la ayuda de reestructuración para resolver la situación negativa de los fondos propios, DB Cargo habría generado posiblemente desconfianza entre los clientes o proveedores, obligándola en primer lugar a reducir bruscamente sus pérdidas de explotación en los segmentos de actividad en los que son mayores, en particular el del servicio de vagón completo. DB Cargo habría sufrido pronto grandes pérdidas, provocando así su insolvencia de hecho.

(518) Además, dado que históricamente el único accionista de DB Cargo es DB AG (véase el considerando 13), no sería realista que un accionista de control alternativo hubiese estado interesado a corto plazo, o aún lo estuviese, en aportar capital para cubrir las pérdidas de DB Cargo. Por lo tanto, correspondía a DB AG evitar que el beneficiario cesara o redujera considerablemente las operaciones. En un escenario contrafactual sin ayuda, DB Cargo habría corrido el riesgo y seguiría corriendo el riesgo de dejar de prestar importantes servicios de transporte terrestre en el segmento del servicio de vagón completo en Alemania, que, por su tamaño y naturaleza, los competidores no podrían ni pueden reproducir con facilidad y a su debido tiempo.

(519) Así pues, se ha demostrado que la ayuda de reestructuración ha tenido y sigue teniendo un efecto determinante que incentiva la aplicación de todas las medidas de reestructuración previstas para restablecer la viabilidad a largo plazo, evitando al mismo tiempo los riesgos de que el beneficiario cese o reduzca considerablemente las operaciones de transporte terrestre en las actividades del servicio de vagón completo u otros segmentos del transporte de mercancías por ferrocarril que contribuyen de manera esencial al desarrollo económico sostenible del transporte de mercancías en el mercado interior.

5.4.3.2. Idoneidad

(520) Las ayudas de reestructuración no se considerarán compatibles con el mercado interior si se puede alcanzar el mismo objetivo con medidas menos falseadoras; la ayuda debe remunerarse adecuadamente y los instrumentos elegidos deben ser adecuados a los problemas de solvencia o de liquidez que se pretenda resolver ([171]).

(521) La ayuda de reestructuración adopta la forma de una transferencia de las pérdidas de DB Cargo a DB AG. Esta transferencia de las pérdidas tiene un efecto positivo en la solvencia de DB Cargo, ya que evita que los fondos propios de DB Cargo se vean afectados negativamente por las pérdidas generadas. La Comisión observa que la transferencia de las pérdidas no proporciona directamente liquidez a DB Cargo, en consonancia con el hecho de que DB Cargo no tenía ningún problema de liquidez cuando pasó a ser una empresa en crisis.

([171]) Punto 38, letra c), y puntos 54 y 58 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

(522) Por lo que se refiere a si la ayuda ha mejorado la solvencia de la empresa, como se explica en el considerando 442, sin la ayuda, los fondos propios de DB Cargo habrían tenido que absorber las pérdidas y, por tanto, habrían pasado a ser negativos en 2022. Encontrarse en una situación en la que los fondos propios son negativos, es decir, que el pasivo de una empresa supera sus activos, constituiría un grave problema de solvencia que se evitó entre 2022 y 2024 mediante la concesión de la ayuda.

(523) En cuanto a la cuestión de la remuneración adecuada por los instrumentos, la Comisión observa que en virtud del ATPG las pérdidas se imputan automáticamente a DB AG, matriz de DG Cargo. DB AG no recibe ninguna remuneración positiva neta directa por la transferencia de pérdidas. No obstante, DB Cargo es propiedad al 100 % de DB AG, por lo que esta última, como accionista único de la primera, obtendrá íntegramente cualquier beneficio derivado del restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de DB Cargo.

(524) En este contexto, la evaluación prevé que en el futuro se obtendrán de DB Cargo unos beneficios financieros razonables que se espera salvaguarden los intereses estratégicos más amplios de DB AG, como el mantenimiento de una filial clave como DB Cargo, que, en particular, presta servicios a sectores como el siderúrgico, del automóvil y de los productos químicos, que generan una parte sustancial de los ingresos anuales de DB Cargo de 4 500 millones EUR. Por lo tanto, al garantizar la continuidad del funcionamiento a través de la ayuda, Alemania preserva el posicionamiento estratégico a largo plazo de DB Cargo. La evaluación de las previsiones del escenario de referencia anticipa razonablemente rendimientos financieros acumulados provenientes de DB Cargo durante los próximos cinco a diez años, en consonancia con la remuneración prevista a lo largo del período de reestructuración y más allá. Sin embargo, aunque se sitúan por debajo de lo que podría esperar un inversor en una situación similar y habiendo soportado las pérdidas recientes desde 2022, los rendimientos siguen siendo razonables y adecuados, especialmente a partir del último año del período de reestructuración y posteriormente. En este sentido, la Comisión ha calculado la tasa interna de rentabilidad (TIR) que DB AG podía esperar siempre que el plan de reestructuración se aplicase con éxito. La Comisión utiliza el enfoque descrito en los considerandos 378 y 379. No obstante, en lugar de utilizar los planes a medio plazo como base, la Comisión utiliza las previsiones del escenario de referencia del plan de reestructuración. Sobre la base de este cálculo, DB AG podía esperar una TIR de alrededor del [...] %. Esta TIR se situaría dentro de la horquilla de rendimientos de los bonos más recientes emitidos por Deutsche Bahn Finance GmbH ([172]), que actualmente se sitúan entre el [...] y el [...] % ([173]). Por lo tanto, la remuneración se ajusta en gran medida a los costes de financiación de DB AG.

(525) En esa coyuntura, el instrumento de ayuda previsto abordará y remediará el empeoramiento de la situación de solvencia, al tiempo que remunerará suficientemente a DB AG y, por tanto, al Estado alemán, cuya participación en el beneficiario habrá aumentado en términos de valor.

(526) De ello se deduce que el instrumento de ayuda de reestructuración es adecuado.

5.4.3.3. Proporcionalidad de la ayuda y reparto de cargas

(527) Con arreglo al punto 38, letra e), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, la ayuda no debe sobrepasar el mínimo necesario para alcanzar el objetivo perseguido por la ayuda de reestructuración. El importe y la intensidad de las ayudas de reestructuración deberán limitarse a lo estrictamente necesario para permitir la reestructuración, a la vista de los recursos financieros con que cuente el beneficiario, sus accionistas o el grupo empresarial al que pertenezca (punto 61 de las Directrices de salvamento y reestructuración). En particular, deben garantizarse un nivel suficiente de contribución propia a los costes de la reestructuración y, cuando la ayuda estatal se conceda de forma que mejore la posición de capital del beneficiario, el reparto de cargas. La evaluación de estos requisitos tendrá en cuenta cualquier ayuda de salvamento previamente concedida.

([172]) Bonos con los números internacionales de identificación de valores mobiliarios (ISIN):
— XS2624017070
— XS2689049059
— XS2755487076
— XS2808189760.

([173]) Según datos extraídos de https://www.boerse-frankfurt.de/en, consultados por última vez el 27 de noviembre de 2024.

5.4.3.3.1. Contribución propia

(528) La contribución propia del beneficiario a los costes de reestructuración con cargo a los recursos propios de DB Cargo, su accionista o sus acreedores —o nuevos inversores— debe ser real y auténtica y normalmente deberá ser comparable a la ayuda concedida en términos de su efecto sobre la solvencia o la liquidez del beneficiario. Con arreglo al punto 63 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, la Comisión debe evaluar si las distintas fuentes de contribución propia son reales y están exentas de ayuda. Con arreglo al punto 64 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, la Comisión considera, por lo general, que la contribución propia es adecuada si asciende al menos al 50 % de los costes de reestructuración.

(529) En primer lugar, como consideración preliminar para la evaluación de la proporcionalidad, cabe señalar que el importe de la ayuda de reestructuración en apoyo de los costes del plan de reestructuración está limitado de hecho por su diseño al importe de las pérdidas netas sufridas durante el período de reestructuración hasta el 31 de diciembre de 2024. A partir de ese momento, cualquier pérdida neta en que incurra DB Cargo (según lo previsto en 2025), en ausencia del ATPG con DB AG resuelto, deberá contabilizarse y originarse según lo consignado en la cuenta de pérdidas y ganancias y en el balance de DB Cargo. Además, la contribución propia del accionista de DB Cargo incluye capital mezzanine (842 millones EUR en préstamos convertibles subordinados) que podría convertirse para mejorar la situación de fondos propios y solvencia de DB Cargo si fuera necesario, como ha venido haciendo la ayuda de reestructuración hasta 2024 inclusive.

(530) De hecho, cualquier problema de solvencia tras la resolución del ATPG o sus efectos retardados hasta lograr los beneficios previstos se abordan mediante la disponibilidad de líneas de financiación aportadas por DB AG y, en particular, el capital mezzanine (842 millones EUR en préstamos subordinados), que es el mayor importe único de la contribución propia. Por lo que respecta a la solvencia de DB Cargo, el capital mezzanine desempeñaría un papel similar al del ATPG, a saber, reforzar los fondos propios de DB Cargo, dada su subordinación y, por tanto, su posición cercana a la de los fondos propios en términos de prelación de las garantías.

(531) Por lo que se refiere al punto 63 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, la Comisión debe verificar si las distintas fuentes de financiación de la contribución propia a los costes del plan de reestructuración descritas en la sección 4.1.5.3.2.2 están libres de ayuda y son reales, es decir, si es suficientemente probable que se materialicen durante su ejecución, excluidos los beneficios. Por lo que se refiere al carácter libre de ayuda de la contribución propia del beneficiario, con excepción de las cesiones de activos y el factoraje, la mayor parte de la misma está compuesta por instrumentos financieros o ayudas puestos por DB AG a disposición de DB Cargo mediante fondos estatales, por lo que es necesario que esté estrictamente estructurada y se proporcione en condiciones de mercado.

5.4.3.3.1.1. Capital mezzanine (préstamos subordinados convertibles por valor de 842 millones EUR) y líneas de crédito (325 y 434 millones EUR)

(532) La Comisión considera que DB AG se ha atenido a este principio de condiciones de mercado, en primer lugar, por asignar, sobre la base de las características financieras intrínsecas de DB Cargo, una calificación interna mensurable, verificable y basada en el mercado, y, en segundo lugar, por ajustar los instrumentos financieros puestos a disposición de DB Cargo en función de los datos extraídos de herramientas de precios de mercado de prestigio, como LSEG Data & Analytics ([174]), garantizando así que los tipos de interés aplicados a los diversos instrumentos reflejen el riesgo asociado a la calificación de DB Cargo.

([174]) LSEG Data & Analytics, anteriormente Refinitiv, es un proveedor mundial estadounidense y británico de datos e infraestructuras de los mercados financieros. La empresa se fundó en 2018 como filial de Thomson Reuters, que posteriormente vendió una participación del 55 % a Blackstone Group LP en agosto de 2018. En octubre de 2019, Blackstone y Thomson Reuters anunciaron la venta de la empresa al London Stock Exchange Group (LSEG). Se considera que los datos sobre los mercados financieros aportados por LSEG Data & Analytics son muy fiables debido a la reputación de que goza desde hace años, su amplia cobertura mundial y su exactitud. Proporciona datos exactos y en tiempo real sobre diversas clases de activos y está integrado en los principales sistemas financieros. LSEG Data & Analytics afirma seguir normas reglamentarias estrictas, garantizando la transparencia y el cumplimiento. Su afiliación con el LSEG ha consolidado aún más su fiabilidad. Las instituciones financieras, los analistas y los reguladores dependen de los sólidos datos y herramientas de análisis de LSEG Data & Analytics, lo que la convierte en una piedra angular del sector financiero.

(533) En el ámbito de la financiación de las empresas, las calificaciones crediticias sirven como instrumento fundamental para evaluar el riesgo de impago de una empresa y, por consiguiente, su coste de la deuda. Según la teoría del equilibrio de la estructura del capital, las empresas equilibran los beneficios de la deuda (escudos fiscales) con los costes (riesgo de quiebra y costes por intereses). Dado que empresas como DB Cargo se enfrentan a tensiones financieras, como se refleja en unas calificaciones crediticias más bajas, su coste de endeudamiento aumenta debido al mayor riesgo de impago.

(534) A este respecto, la Comisión considera que el hecho de que DB AG evalúe internamente la solvencia de DB Cargo utilizando principios de financiación empresarial establecidos en consonancia con los utilizados por las agencias de calificación crediticia, tales como S&P ([175]), constituye una base sólida para determinar la calificación crediticia interna de DB Cargo, ya que, en las grandes empresas, el proceso interno de calificación crediticia suele reproducir los métodos empleados por agencias externas, pero está adaptado para reflejar mejor las percepciones estratégicas y operativas de la empresa. Por consiguiente, la Comisión considera que el proceso de calificación interna de DB AG garantiza que la contribución de DB AG se estructure de conformidad con las normas reglamentarias aplicables y los principios de mercado que constituyen la base para determinar las primas de riesgo y los tipos de interés adecuados para los instrumentos financieros, como los préstamos subordinados, la financiación mezzanine y las líneas de crédito proporcionados por DB AG a DB Cargo como contribución propia del beneficiario a los costes de financiación del plan de reestructuración de DB Cargo.

(535) Además, la Comisión reconoce que los parámetros financieros, como la «cobertura de recuperación» (es decir, el flujo de caja operativo después de impuestos dividido por la deuda neta), la «deuda neta/EBITDA» ([176]) y el «EBITDA/cobertura de intereses» ([177]) que DB AG utiliza como referencias para clasificar a sus filiales, incluida DB Cargo, en diferentes clases crediticias y de calificación utilizando coeficientes financieros son fundamentales en las evaluaciones del riesgo de crédito y gozan de un amplio reconocimiento en la teoría de la financiación empresarial ([178]) para evaluar la sostenibilidad de la deuda, la liquidez y el rendimiento operativo de una empresa y, como tales, son de uso habitual por parte de los analistas de los mercados financieros que evalúan la solvencia de las empresas.

(536) Por lo que se refiere a DB Cargo, la Comisión considera que la decisión de DB AG, tras su revisión de los resultados y previsiones financieros de DB Cargo (por ejemplo, el EBITDA previsto para 2024), de rebajar la calificación interna de DB Cargo de «[...]» «[...]», basada, en particular, en el deterioro de la situación financiera de DB Cargo entre 2021 y 2023, es un enfoque prudente que contribuye a determinar unos tipos de interés más realistas y adecuados aplicables a los instrumentos financieros pertinentes facilitados por DB AG a DB Cargo.

(537) La rebaja a «[...]» indica que DB Cargo se encuentra en la categoría de alto rendimiento («bono basura»), que a menudo se asocia a empresas en dificultades cuya probabilidad de impago se cuantifica mediante el uso de modelos de riesgo de crédito como el Altman Z-Score y el modelo de Merton ([179]), que reflejan el uso de coeficientes financieros y condiciones del mercado por parte de DB AG en su proceso de calificación crediticia interna.

(538) Por lo tanto, la Comisión estima que la calificación crediticia interna de DB Cargo de «[...]» refleja adecuadamente el empeoramiento de su solvencia tras el deterioro previsto de su EBITDA en 2024, impulsado por los retos del sector y las dificultades operativas, situación que debilita su capacidad para generar ingresos de explotación suficientes para cumplir sus obligaciones de deuda, en particular a la luz de su carácter intensivo en capital como empresa logística.

([175]) Como, por ejemplo, las probabilidades históricas de impago publicadas por S&P.

([176]) La relación deuda neta/EBITDA mide el apalancamiento de una empresa, indicando cuántos años tardaría la empresa en amortizar su deuda si tanto la deuda como el EBITDA se mantuvieran constantes. Como buena práctica, una relación superior a 3 suele considerarse indicativa de un riesgo de crédito elevado y, en el caso de DB Cargo, la elevada relación deuda neta/EBITDA contribuyó probablemente a la rebaja de su calificación.

([177]) La relación EBITDA/cobertura de intereses mide la capacidad de la empresa de hacer frente a sus obligaciones de deuda, y cuanto mayores son los valores, mayor la estabilidad financiera.

([178]) Según las prácticas modernas de financiación empresarial, un modelo interno de calificación crediticia exhaustiva evalúa tanto los factores cuantitativos (coeficientes financieros) como los cualitativos (perspectivas empresariales, calidad de la gestión, riesgo industrial).

([179]) El Altman Z-Score es un modelo financiero utilizado para predecir la probabilidad de quiebra de una empresa. Combina varios coeficientes financieros en una única puntuación y las puntuaciones más elevadas indican un menor riesgo de insolvencia. El modelo de Merton estima el riesgo de crédito de una empresa calculando la probabilidad de impago sobre la base del valor de los activos de la empresa en relación con sus pasivos, utilizando la teoría de valoración de opciones.

(539) Esta calificación, que incorpora un mayor riesgo de crédito en comparación con las filiales mejor calificadas, afecta directamente a los tipos de interés aplicados a la financiación mediante deuda, ya que, de acuerdo con el teorema de Modigliani-Miller ([180]), en presencia de dificultades financieras, la deuda es cada vez más cara, lo que refleja el aumento de la prima de riesgo de impago. Por consiguiente, la Comisión considera que los tipos de interés aplicados por DB AG al capital mezzanine (también denominado préstamos convertibles subordinados) de DB Cargo de 842 millones EUR y a las dos líneas de crédito de 325 y 434 millones EUR reflejan esta prima de riesgo, respetando los principios de financiación empresarial ampliamente aceptados de rentabilidad ajustada al riesgo y tienen debidamente en cuenta la calificación «[...]» de DB Cargo y garantizan así que las condiciones del préstamo sean competitivas respecto de bonos similares de alto rendimiento en el mercado.

(540) Tras la evaluación de los componentes y los recargos de los tipos de interés en cuestión y su justificación financiera, también conviene en la práctica evaluar el nivel de los tipos resultante de la aplicación de las disposiciones de los respectivos convenios de financiación para el capital mezzanine (o préstamos subordinados) y las dos líneas de crédito puestos a disposición de DB Cargo.

(541) A este respecto, dado que DB Cargo no suscribe préstamos con instituciones financieras o bancos externos, a sus préstamos no se aplica ningún interés de mercado apreciable que pueda utilizarse como referencia para la comparación. Tampoco es viable localizar a un operador de transporte de mercancías por ferrocarril —o de otra índole— que haya suscrito un préstamo en condiciones de mercado y con un perfil operativo y financiero suficientemente similar para poder inferir con validez los costes de endeudamiento de DB Cargo si obtuviera financiación en los mercados o a través de entidades financieras. En tal situación, la Comunicación de la Comisión relativa a la revisión del método de fijación de los tipos de referencia y de actualización establece criterios para determinar un valor sustitutivo del tipo de mercado ([181]).

(542) El valor sustitutivo adecuado resultante de la Comunicación relativa a la revisión del método de fijación de los tipos de referencia y de actualización sería, por lo tanto, un préstamo de una empresa matriz a una filial como DB Cargo con una baja calificación y sin empréstitos externos. En caso de impago, la matriz/prestamista seguiría teniendo derecho a solicitar satisfacción a través de los activos libres de cargas de la filial. Los activos fijos no corrientes de DB Cargo ascienden a [... mil] millones EUR en su balance, muy por encima de los 1 700 millones EUR del importe total de instrumentos financieros que DB AG proporciona para sufragar los costes del plan de reestructuración de DB Cargo. Así pues, las pérdidas que sufriría el prestamista en caso de impago de DB Cargo serían nulas o mínimas. El tipo de interés (sustitutivo) resultante aplicado por la matriz/prestamista sería de [...] y [...] tal como se establece en la Comunicación relativa a la revisión del método de fijación de los tipos de referencia y de actualización. El tipo de interés anual del [...] % que DB AG aplica a DB Cargo en las dos líneas de crédito, que son los préstamos con mayor preferencia de la contribución propia, se sitúa dentro de la horquilla de los tipos sustitutivos: muy por encima del primer valor sustitutivo y cerca del segundo. La financiación de mayor riesgo en términos de prelación, como el capital mezzanine ([182]) (o préstamos convertibles subordinados), conlleva tipos de interés mucho más elevados, aplicando la metodología objetiva y basada en el mercado establecida en los contratos de crédito con DB AG, hasta el [...] % en la actualidad.

(543) Por otra parte, la Comisión recopiló datos financieros de la base de datos *S&P Capital IQ* ([183]) para realizar una evaluación comparativa de los tipos de interés que DB Cargo tiene que pagar por las líneas de crédito y el capital mezzanine. A este respecto, la Comisión recopiló datos sobre el rendimiento de las obligaciones societarias de empresas no financieras con un perfil de riesgo similar al de DB Cargo, es decir, empresas con calificaciones «[...]» y «[...]». El gráfico 9 representa las curvas de rendimiento de las obligaciones societarias de estas empresas. Para un grupo de riesgo concreto, la curva proporciona una estimación pertinente del rendimiento al que el mercado cobra actualmente la deuda de dichos emisores. La Comisión utiliza el rendimiento de las obligaciones como indicador sustitutivo de referencia, ya que el rendimiento de las obligaciones es el importe del rendimiento que un inversor obtiene sobre una obligación, lo que da una buena indicación del coste «global» del endeudamiento para una empresa.

([180]) El teorema de Modigliani-Miller sugiere que, en un mercado perfecto, las calificaciones crediticias, las dificultades y los riesgos de quiebra no afectan al valor de una empresa, ya que la estructura de capital es irrelevante. Sin embargo, estos factores son importantes en la práctica porque los mercados no son perfectos. Por lo tanto, las calificaciones crediticias y los riesgos de quiebra siempre influyen en los costes de endeudamiento y los gastos por intereses, las percepciones de los inversores y la estabilidad financiera de las empresas en dificultades, lo que hace que las decisiones sobre la estructura del capital sean cruciales en escenarios reales.

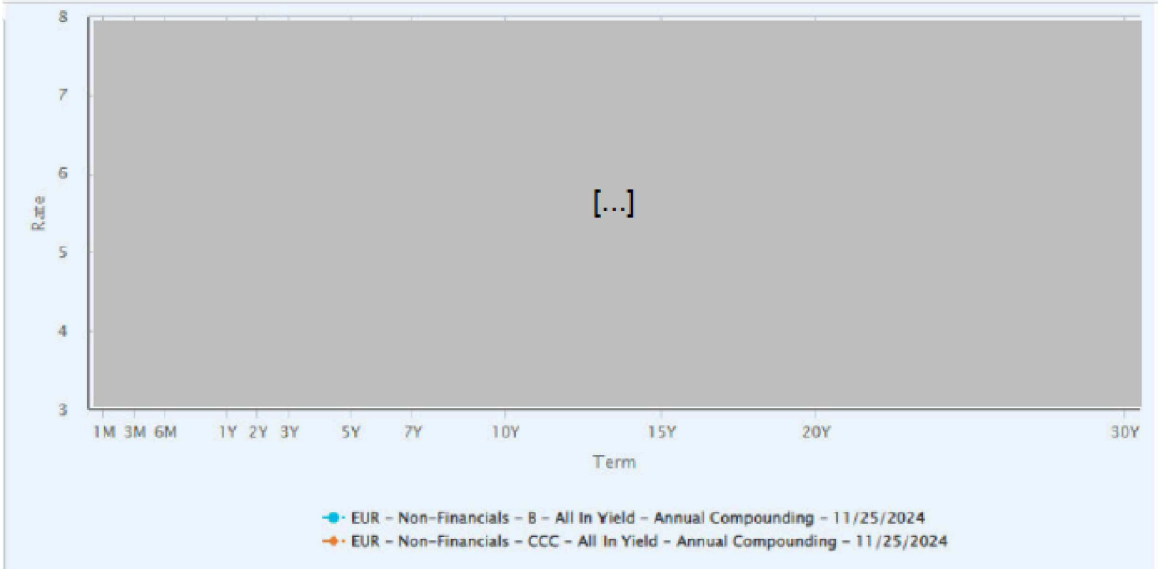
([181]) DO C 14 de 19.1.2008, p. 6.

([182]) La financiación mezzanine suele acarrear un tipo de interés más elevado al estar situada por debajo de la deuda prioritaria en la estructura de capital, en consonancia con la teoría del orden jerárquico de la financiación empresarial. Esta teoría afirma que las empresas prefieren reunir capital por vías ordenadas de menos a más costosas, y la financiación mezzanine representa una opción entre el capital y la deuda prioritaria. En el caso concreto de DB Cargo, y a diferencia de otros casos de financiación mezzanine, el préstamo mezzanine de DB AG no permite suspender el pago de intereses ni aplazar la fecha de amortización, lo que se traduce en una carga de intereses más baja que en el caso de la financiación directa mediante capital, que no tiene ni vencimiento ni obligación de pagar intereses.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Gráfico 9

Curva de rendimiento de las obligaciones societarias para diferentes vencimientos y calificaciones



Fuente: S&P Capital IQ, consultada por última vez el 26 de noviembre de 2024.

(544) La Comisión observa que, en el caso de las líneas de crédito temporales [véase el considerando 257, letras f) y b)], el tipo de interés aplicable se calcula para cada disposición de fondos. Utilizando el ejemplo del período de seis meses, para el que, de acuerdo con la metodología de los intereses descrita en los acuerdos, los tipos de interés ascienden actualmente al [...] % anual, la Comisión observa que el mercado cobra actualmente la deuda con un vencimiento de seis meses al [...] % para las empresas con una calificación de «[...]» y, respectivamente, al [...] % para las empresas con una calificación de «[...]». Los intereses de DB Cargo se situarían dentro de estos dos límites, más cerca del superior. Por lo tanto, el tipo de interés parece estar en consonancia con las expectativas del mercado.

(545) Por lo que se refiere a los préstamos convertibles subordinados [véase el considerando 257, letras a) a e)], la Comisión observa que dichos préstamos tienen vencimientos de entre unos cinco y siete años, con un tipo de interés aplicable del [...] % anual en la actualidad. A día de hoy, el mercado cobra la deuda con un vencimiento de cinco años para las empresas con la calificación de «[...]» al [...] % y al [...] % para las empresas con la calificación de «[...]». Además, en el caso de las obligaciones con vencimiento a siete años, el rendimiento se sitúa actualmente en el «[...] %» para las empresas con la calificación de «[...]» y en el [...] % para las empresas con la calificación de «[...]». Esto significa que DB Cargo paga una prima considerable por el mayor riesgo que plantean los préstamos convertibles subordinados en comparación con el rendimiento actual de las obligaciones. Por lo tanto, también en lo que respecta a los préstamos convertibles subordinados, de la evaluación comparativa no se desprende que DB AG proporcionaría financiación en condiciones manifiestamente ventajosas para DB Cargo.

(546) De ello se deduce que las condiciones en las que se pone a disposición de DB Cargo la financiación en forma de capital mezzanine y líneas de crédito como fuentes de contribución propia no solo se ajustan a las aproximaciones y los valores de referencia de los tipos de mercado, sino que, de hecho, los superan y, por tanto, están libres de ayuda.

5.4.3.3.1.2. Ingresos por las cesiones de activos ([460-560] millones EUR)

(547) Las cesiones de activos de DB Cargo por un valor de [460-560] millones EUR, que deben tener lugar durante el período de reestructuración, excluyen las compras intragrupo, por lo que pueden considerarse libres de fondos estatales. Además, los casos disponibles de ventas ya efectuadas a operadores privados y los principios que rigen las ventas previstas indican un enfoque basado en el mercado a la hora de seleccionar compradores para preservar el interés de DB Cargo (véase la sección 4.1.5) que Alemania y DB Cargo deberían seguir para las cesiones y ventas de activos comprometidas.

(548) Sin embargo, el punto 63 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración excluye las expectativas de beneficios futuros del alcance de las contribuciones reales. La contribución propia real y auténtica de DB Cargo señalada por Alemania incluye [460-560] millones EUR por los ingresos previstos de las ventas de activos o participaciones que deben tener lugar [...]. El importe total de los ingresos no es todavía suficientemente seguro. En otro asunto anterior de ayuda compatible a un competidor de transporte de mercancías por ferrocarril, la Comisión estimó que el compromiso de ceder activos o participaciones en el marco del plan de reestructuración, además de la financiación de la sociedad matriz, era una fuente válida de contribución propia real, aunque no se ejecutara plenamente o no hubiera compradores comprometidos ([184]).

(549) No obstante, la Comisión excluirá de forma prudente de la evaluación de la proporcionalidad de la ayuda de reestructuración a DB Cargo el importe de los ingresos esperados por las cesiones o ventas de activos que aún no están firmadas y aquellas para los que no se han encontrado compradores suficientemente comprometidos o el precio de venta es una mera estimación. Por lo tanto, los costes pertinentes en que se prevé incurrir por el mismo importe deberán financiarse con los ingresos de explotación previstos procedentes del funcionamiento normal.

(550) De la descripción de la situación facilitada por las autoridades alemanas se desprende que los ingresos esperados de las cesiones o ventas de activos firmadas y aquellas para las que existen ofertas vinculantes de compradores identificados ascienden a [...] EUR, del importe total de [460-560] millones EUR previsto por las ventas (considerando 325). Estos ingresos que DB Cargo ya ha percibido, o está a punto de hacerlo, deben considerarse contribuciones reales y auténticas del beneficiario.

5.4.3.3.1.3. Factoraje de títulos de crédito por parte de HSBC ([100-140] millones EUR)

(551) Se ha acordado el factoraje de títulos de crédito por valor de [100-140] millones EUR de derechos de crédito con [...], un banco privado seleccionado tras un proceso de licitación en el que presentó la mejor oferta vinculante [considerando 257, letra c), letra f)]. El factoraje de los títulos de crédito reduce y reducirá los costes de DB Cargo y mejorará su capital circulante y sus flujos de tesorería. Puesto que la provisión se efectúa a través de recursos que no están bajo el control del Estado alemán, el factoraje por [...] es una contribución propia real y libre de ayuda.

5.4.3.3.1.4. Transferencia y cobertura de los costes salariales y por despido del personal ([100-140] millones EUR)

(552) Los costes relacionados con las reducciones del número de personal de DB Cargo provocadas por el plan de reestructuración estarán cubiertos por la contribución de DB JobService GmbH [considerando 257, letra c), letra f)]. La reducción y la reasignación en el seno del grupo DB han sido acordadas por los órganos internos competentes para un número de personal preciso, de modo que la participación de DB JobService GmbH es segura, se ha definido y cuantificado con exactitud. Esta contribución es el resultado de la aplicación de las normas y políticas empresariales preestablecidas de DB AG. La decisión de DB Cargo de utilizar el servicio es una decisión autónoma dentro del grupo. Es improbable que responda a la participación o interferencia del Estado en su calidad de accionista de DB AG.

(553) Además, el papel de DB JobService GmbH como prestador de servicios interno es similar al de las agencias de colocación en el mercado laboral para la reasignación del personal despedido. El carácter intragrupo del alcance, la prestación y el valor del servicio prestado no impide considerar que el servicio se presta en condiciones de mercado, como sería el caso de un grupo de propiedad privada de tamaño y actividades similares. De ello se deduce que esta fuente de contribución es real y auténtica y está libre de ayuda.

5.4.3.3.1.5. Conclusión

(554) Los recursos proporcionados por el beneficiario y su accionista y el banco de factoraje pueden considerarse libres de cualquier ayuda estatal. Estas contribuciones presentadas por Alemania ascienden efectivamente a 2 291 millones EUR y superan el importe estimado de 1 914 millones EUR de la ayuda de reestructuración, lo que representa el 54 % de la financiación necesaria para los costes del plan. La ayuda se limita a un máximo de las pérdidas sufridas en 2022 y 2023 y las previstas para 2024, de modo que seguiría siendo proporcionada si las pérdidas reales registradas a 31 de diciembre de 2024 aún transferidas en aplicación del ATPG se mantuvieran por debajo del importe de la contribución propia de DB Cargo.

([184]) Decisión C(2004) 3955 final, de 2 de marzo de 2005, considerandos 82 a 87, 186 y 187.

(555) Sin embargo, estas contribuciones también deben ser reales y auténticas, lo que no es el caso respecto del importe total de [460-560] millones EUR de ingresos previstos de las cesiones de participaciones o las ventas de activos durante el período de reestructuración. Incluso partiendo del supuesto extremadamente conservador de que no habría ingresos procedentes de las ventas y cesiones que DB Cargo debe llevar a cabo durante el período de reestructuración para las que aún no hay compradores suficientemente comprometidos, la contribución propia real a los costes procedente de las restantes fuentes de financiación libres de ayuda aseguradas en este momento seguiría ascendiendo al 50 % del total.

(556) Por lo tanto, se cumple el requisito del punto 64 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, según el cual la contribución propia generalmente se considerará adecuada si asciende al 50 % de los costes de reestructuración y es significativa.

5.4.3.3.2. Reparto de cargas

(557) De conformidad con los puntos 65 a 67 de las Directrices de salvamento y reestructuración, la ayuda estatal concedida en una forma que mejore la posición de capital del beneficiario puede tener el efecto de proteger a los accionistas y acreedores subordinados de las consecuencias de su decisión de invertir en el beneficiario, creando así un riesgo moral y socavando la disciplina de mercado. Por consiguiente, solo deben concederse ayudas destinadas a cubrir pérdidas en condiciones que impliquen un reparto adecuado de cargas por parte de los inversores existentes, y la intervención del Estado debe producirse después de que las pérdidas hayan sido totalmente contabilizadas e imputadas a los accionistas existentes y a los titulares de deuda subordinada.

(558) Por reparto adecuado de cargas normalmente se entenderá que los accionistas preexistentes y, cuando sea necesario, los acreedores subordinados deberán absorber las pérdidas en su totalidad. Los acreedores subordinados deben contribuir a la absorción de las pérdidas, mediante conversión en capital o la reducción del principal de los instrumentos relevantes. Por tanto, la intervención estatal solo debe producirse una vez que las pérdidas hayan sido totalmente contabilizadas e imputadas a los accionistas existentes y a los titulares de deuda subordinada. En cualquier caso, durante el período de reestructuración, en la medida jurídicamente posible, deben evitarse las transferencias de efectivo del beneficiario a los titulares de capital o de deuda subordinada, salvo que esto afecte de manera desproporcionada a quien haya aportado nuevo capital (punto 66 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración).

(559) Asimismo, el punto 67 de las Directrices establece que toda ayuda estatal que mejore el patrimonio neto del beneficiario deberá concederse en condiciones que permitan al Estado un porcentaje razonable de las futuras ganancias en valor del beneficiario, habida cuenta del importe de los fondos propios del Estados aportados en comparación con el patrimonio neto restante de la empresa después de haber contabilizado las pérdidas.

(560) En el caso que nos ocupa, la ayuda de reestructuración no incentiva el riesgo moral ni la asunción de riesgos excesivos al haber beneficiado a accionistas o acreedores del beneficiario. De hecho, no hay acreedores subordinados que hayan financiado a DB Cargo, ya que toda la financiación de DB Cargo se ha aportado desde dentro de la empresa directamente a través del departamento de tesorería de DB AG. En ese contexto, las pérdidas de DB Cargo que el ATPG impedía que se registraran han sido y serán absorbidas de hecho para 2024 por el único accionista, DB AG, mediante la transferencia de tales pérdidas en aplicación del ATPG a partir del 31 de diciembre de 2022. Por lo tanto, no quedan pérdidas registradas que DB AG deba absorber o que deban imputársele. En términos contables, las pérdidas ni se han registrado ni se han absorbido; no obstante, ya han sido respaldadas de hecho por el único accionista de DB Cargo. Con la concomitancia de la transferencia de pérdidas, la ayuda de reestructuración y la supresión del ATPG a partir del 31 de diciembre de 2024, que impide la transferencia automática de las ganancias de DB Cargo a DB AG, esta ayuda de mejora del patrimonio neto cumple lo dispuesto en el punto 66 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

(561) La ayuda de reestructuración también cumple lo dispuesto en el punto 67 de las Directrices, ya que, al considerar las mejoras en el patrimonio neto que aporta la ayuda al impedir que las pérdidas netas lo erosionen, Alemania, accionista único de DB Cargo a través de DB AG, aprovechará íntegramente todos los beneficios potenciales para los accionistas derivados de las ganancias esperadas de la aplicación del plan de reestructuración y del retorno de DB Cargo a la viabilidad a largo plazo. Esto es así independientemente de si las futuras ganancias se producen en forma de dividendos futuros o en forma de ingresos netos retenidos que incrementan el patrimonio neto y el valor de la participación indirecta del Estado que las transferencias de pérdidas han mejorado desde 2022 y seguirán mejorando para 2024. De ello se deduce que, a través de DB AG, las condiciones de la intervención estatal ofrecen a Alemania una participación razonable en las futuras ganancias de valor de DB Cargo.

5.4.3.3.3. Conclusión

(562) Por lo tanto, la Comisión concluye que la ayuda de reestructuración es proporcionada e implica un reparto de cargas adecuado.

5.4.3.4. Principio de ayuda única y limitación del falseamiento de la competencia

(563) Para garantizar que los efectos negativos de la ayuda sean limitados a fin de evitar efectos indebidos sobre la competencia y el comercio y garantizar que el balance general sea positivo ([185]), la ayuda debe concederse a empresas en crisis de conformidad con el principio de ayuda única limitando dicha ayuda a un período de diez años.

(564) La Comisión autoriza la ayuda de reestructuración en apoyo de una única operación de reestructuración y, en su caso, siempre que hayan transcurrido más de diez años desde la última vez que se concediera una ayuda de reestructuración o desde la finalización o interrupción del plan de reestructuración ([186]). La Comisión admite excepciones a esta regla cuando la ayuda de reestructuración sea la continuación de una ayuda de salvamento como parte de una única operación de reestructuración ([187]).

5.4.3.4.1.1. Principio de ayuda única

(565) La ayuda de reestructuración solo financia una operación de reestructuración del beneficiario. Las autoridades alemanas confirmaron que el beneficiario no se ha beneficiado en el pasado de ninguna ayuda de salvamento o de reestructuración o apoyo temporal de reestructuración y no pertenece a un grupo más amplio de empresas que pudieran haber recibido dicha ayuda. La evaluación de la Comisión de la situación financiera pasada de DB Cargo, así como los registros de la Comisión sobre anteriores ayudas de salvamento o de reestructuración y sobre el apoyo temporal de reestructuración confirman esta declaración. Por lo tanto, la ayuda de reestructuración respeta el principio de ayuda única.

(566) Con arreglo al punto 74 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, cuando un grupo de empresas haya recibido ayuda de salvamento, ayuda de reestructuración o apoyo temporal de reestructuración, la Comisión no autorizará, en principio, ninguna otra ayuda de salvamento o de reestructuración al propio grupo o a cualquiera de las entidades pertenecientes al mismo, a menos que hayan transcurrido diez años desde la concesión de la ayuda o desde la finalización del período de reestructuración o desde la interrupción de la aplicación del plan, aplicándose la fecha más reciente. Además, los Estados miembros deben demostrar que, cuando una entidad perteneciente a un grupo de empresas haya recibido ayuda de salvamento, ayuda de reestructuración o ayuda de reestructuración temporal, con el grupo en su conjunto y con las demás entidades del mismo que pueden recibir ayuda de salvamento o de reestructuración, no se transferirá ninguna ayuda del grupo u otras entidades del grupo al anterior beneficiario de la ayuda.

(567) Por lo que se refiere al grupo DB, las autoridades alemanas confirmaron que la sociedad matriz del beneficiario y sus sociedades hermanas no se habían beneficiado en el pasado de ninguna ayuda de salvamento, ayuda de reestructuración o apoyo temporal de reestructuración. Los registros de la Comisión sobre anteriores ayudas de salvamento o de reestructuración y sobre el apoyo temporal de reestructuración confirman esta declaración. Por lo tanto, la ayuda de salvamento respeta el principio de ayuda única.

5.4.3.4.1.2. Limitación del falseamiento de la competencia

(568) De conformidad con el punto 76 y siguientes de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, cuando se conceda una ayuda de reestructuración, deben adoptarse medidas para limitar el falseamiento de la competencia, de manera que se reduzcan todo lo posible los efectos negativos sobre las condiciones comerciales y los efectos positivos superen a los negativos. Como se explica en los apartados 87 a 93 de las Directrices, las medidas de competencia deben calibrarse y establecerse en proporción a los efectos falseadores de la ayuda. En particular, los factores pertinentes son la magnitud y la naturaleza de la ayuda y de las condiciones y circunstancias en las que se concede, el grado de contribución propia y de reparto de cargas, así como el tamaño y la importancia relativa de DB Cargo en el mercado y las características del mercado de que se trate. Además, las medidas destinadas a limitar el falseamiento de la competencia no deben comprometer las perspectivas de restablecimiento de la viabilidad ni deben ir en detrimento de los consumidores y de la competencia.

([185]) Punto 38, letra f), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.
([186]) Puntos 70 y 71 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.
([187]) Punto 72, letra a), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración.

(569) Por último, el punto 122 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración recuerda que el beneficiario deberá aplicar íntegramente el plan de reestructuración y cumplir cualesquiera otras obligaciones establecidas en la decisión de la Comisión por la que se autoriza la ayuda. Como se expone detalladamente en la sección 4.1.5, Alemania se compromete a que DB Cargo aplique las siguientes medidas para limitar el falseamiento de la competencia, que se pondrán en marcha [...]: i) venta de participaciones (como se describe en la sección 4.1.5.1.2), ii) prohibición de publicidad de las ayudas estatales recibidas (véase el considerando 301), iii) prohibición de realizar adquisiciones (véase la sección 4.1.5.1.1), iv) compromiso de externalizar determinados volúmenes de producción (véase la sección 4.1.5.2), v) compromiso de limitar los volúmenes de producción de DB Cargo (véase la sección 4.1.5.3), y vi) venta de locomotoras (véase la sección 4.1.5.4). Por consiguiente, DB Cargo debe aplicar por propia iniciativa, con diligencia y a su debido tiempo, las medidas en cuestión.

(570) La evaluación de la idoneidad de la calibración de estas medidas debe tener en cuenta el efecto en la competencia de la ayuda de reestructuración concedida a DB Cargo a la luz del grado de contribución propia y de reparto de cargas alcanzado en el presente asunto. Por lo que se refiere a la contribución propia, la naturaleza y el importe de las distintas fuentes e instrumentos corroboran la conclusión de que la ayuda es proporcionada, al tiempo que muestra la confianza del actual accionista en la continuidad de las operaciones de DB Cargo, a reserva de su reestructuración. Además, se garantiza un reparto adecuado de la carga, ya que el accionista existente ha estado absorbiendo las pérdidas de DB Cargo (incluso a través de la medida de ayuda), DB Cargo no tiene deuda subordinada y el Estado tiene derecho, a través de DB AG, a recibir una participación razonable en futuras ganancias de valor de DB Cargo.

(571) Por lo que se refiere a la magnitud y la naturaleza de la ayuda (punto 88 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración), la Comisión observa que las pérdidas transferidas en virtud del ATPG desde 2022 ascienden a unos 1 914 millones EUR (véase elc). Aunque en conjunto sean considerable, por un importe de [...] de los ingresos anuales previstos de DB Cargo en 2024 (véase el cuadro 21 que figura en el considerando 282), al comparar las pérdidas transferidas anualmente por separado con los ingresos anuales de ese año (cuadro 21 del considerando 282) o con los activos totales (cuadro 22), su importancia disminuye: respectivamente, el [...] % de los ingresos en 2022, el [...] % en 2023 y el [...] % en 2024, así como el [...] % de los activos totales en 2022, el [...] % en 2023 y el [...] % en 2024. Teniendo en cuenta asimismo la cuota que representa el transporte de mercancías por ferrocarril en el mercado total del transporte de mercancías en Alemania (cuadro 31) o incluso la dimensión del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril en Alemania, que se estima que generó unos 6 300 millones EUR de ingresos en 2022 y que crece en comparación con 2021 (como se muestra en el gráfico 10), el importe de la ayuda no resulta excesivo.

Gráfico 10

Evolución de los ingresos en el mercado ferroviario alemán en miles de millones EUR (transporte de mercancías por ferrocarril en gris/parte superior de las columnas)

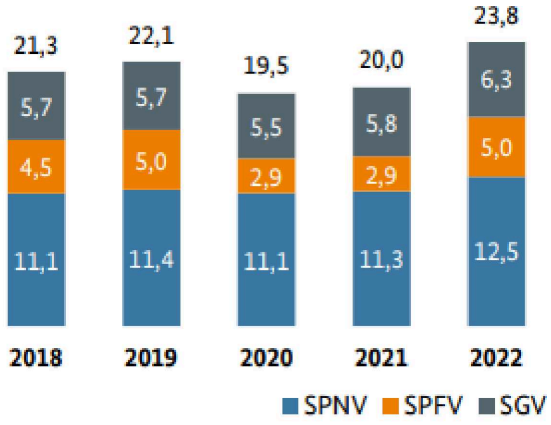


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Fuente: Agencia Federal de Redes *(Bundesnetzagentur) Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023,* Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), consultado por última vez el 10 de octubre de 2024).

(572) La Comisión observa que DB Cargo se ocupa de alrededor del 8,5 % de los servicios de transporte de mercancías prestados en Alemania (en 2022; cuota relativamente estable y con proporciones similares en torno al 10 % o menos en años anteriores). En cuanto a la actividad económica más específica del transporte de mercancías por ferrocarril, su cuota de mercado en Alemania para el conjunto de los segmentos del servicio de vagón completo, transporte de tren bloque y transporte combinado por carretera/ferrocarril es más significativa y se situó en torno al 43 % en 2022. Sin embargo, la cuota de DB Cargo en la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril ha registrado una disminución continua y otros proveedores de servicios han ido ganando cuotas mayores (considerando 26). Además, al atender a un ámbito geográfico más amplio de las actividades de transporte de mercancías por ferrocarril en el mercado interior, DB Cargo presta servicios de transporte de mercancías en otros Estados miembros, con cuotas de mercado de entre el [...] y el [...]% en esos países. No obstante, en total, como se puede comprobar en el gráfico 2, DB Cargo ostenta una cuota de mercado de alrededor del 22 %, que ha ido disminuyendo constantemente en los últimos años, reduciendo la posición de DB Cargo en el mercado. Por otro lado, aparte de en Alemania, DB Cargo solo alcanza cuotas de mercado significativas en otros dos Estados miembros, a saber, [...] (véanse los considerandos 26 y 27, el cuadro 2 y el cuadro 12). Si se tienen en cuenta los diferentes segmentos de negocio (servicio de vagón completo, transporte de tren bloque y transporte combinado por carretera/ferrocarril), DB Cargo goza de una posición casi monopolística en el mercado del servicio de vagón completo en Alemania, mientras que posee cuotas de mercado significativas de entre el [...] y el [...] % en los segmentos de transporte de tren bloque y de transporte combinado (véase el cuadro 3). De hecho, según un informe de la Agencia Federal de Redes, DB Cargo solo poseía el 39,3 % del mercado total, relativamente diversificado, del transporte ferroviario de mercancías en Alemania en 2023, incluido, por lo tanto, también el segmento del servicio de vagón completo, en el que la mayoría del gran número de proveedores de transporte de mercancías por ferrocarril no operan (cuadro 3).

Gráfico 11

Mercado del transporte ferroviario de mercancías en Alemania en 2023

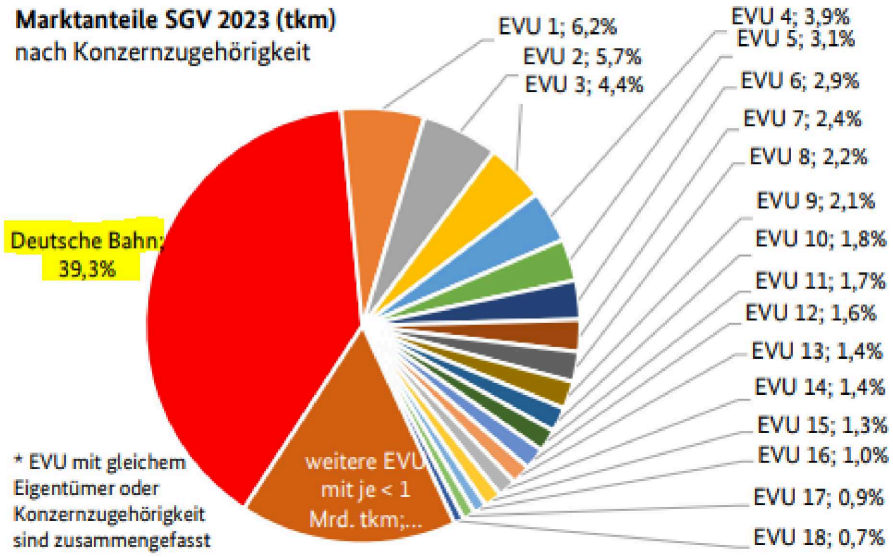


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Fuente: Agencia Federal de Redes *(Bundesnetzagentur) Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de)*, consultado por última vez el 10 de octubre de 2024).

(573) Teniendo en cuenta la magnitud y la naturaleza de la ayuda, el grado de contribución propia y de reparto de cargas, así como la posición de DB Cargo en el mercado (véanse los considerandos 570 a 572), la Comisión evaluará la idoneidad de las medidas para limitar el falseamiento de la competencia propuestas por Alemania.

5.4.3.4.1.2.1. Medidas estructurales

Venta de participaciones

(574) La venta de participaciones descrita en los considerandos 305 y siguientes se refiere a la cesión de intereses comerciales atendiendo al principio de continuidad en empresas viables. En particular, las cesiones en [...] se refieren a la cesión de filiales controladas indirectamente por DB Cargo (véase el considerando 324). Como ha acreditado Alemania, las empresas han obtenido históricamente beneficios (véase el Cuadro 30) y, por tanto, la salida del grupo DB Cargo abriría inmediatamente nuevas oportunidades a los competidores, como demuestra el interés que ya han mostrado potenciales compradores (véase el considerando 325). La Comisión observa que las cesiones afectan no solo a Alemania ([...]), sino también a [...], donde el grupo DB Cargo tiene una cuota de mercado significativa.

(575) Además, la cesión de más de [...] afecta a empresas que históricamente han generado beneficios, como se muestra en el cuadro.

(576) Por lo que se refiere a las cesiones del [...], se está llevando a cabo un proceso de diligencia debida [véase el considerando 325, letra c)], por lo que el interés en esos activos muestra las oportunidades potenciales para los competidores del grupo DB Cargo. Esta cesión también afecta a empresas viables, aunque [...] generó pérdidas en 2023.

(577) Asimismo, en caso de que el compromiso no se aplique plenamente a más tardar el 31 de diciembre de 2026, corresponderá a la Comisión evaluar si las alternativas establecidas son de magnitud e impacto comparables.

Venta de locomotoras

(578) Además de la venta de participaciones, DB Cargo, tal como se describe en el considerando 318, también tiene previsto ceder un número significativo de locomotoras. La venta de locomotoras afecta a un máximo de [...] locomotoras, una cantidad considerable.

(579) En este sentido, la cesión de las locomotoras reduce la capacidad y habilidad de DB Cargo para prestar servicios de transporte de mercancías y, por lo tanto, repercute negativamente en la competitividad de DB Cargo. Además, las locomotoras se venderán a competidores, lo que aumentará su competitividad en comparación con DB Cargo. Por último, la Comisión también observa que las locomotoras en cuestión se utilizan en los segmentos del transporte de tren bloque y del transporte combinado, los dos segmentos en los que DB Cargo se enfrenta a una competencia más intensa.

(580) La ejecución e introducción progresiva previstas de esta medida a la que se ha comprometido Alemania no socavan la evaluación positiva de su eficacia. En particular, se prevén salvaguardias para que DB Cargo no se vea obligada a perder más del [...] % del valor de mercado de las locomotoras debido a su obligación de venderlas en el plazo prescrito hasta 2026. Una venta forzosa por debajo del valor de mercado reduciría indebidamente, a su vez, los recursos propios de DB Cargo disponibles, lo que sería valioso, en particular, en un escenario pesimista como el descrito. Asimismo, en caso de que las ventas de locomotoras no se lleven a cabo plenamente para entonces, corresponderá a la Comisión evaluar si las alternativas establecidas son de magnitud e impacto comparables.

5.4.3.4.1.2.2. Medidas de comportamiento

Limitación de los volúmenes de producción

(581) Como se describe en el considerando 317, DB Cargo no superará determinados volúmenes de producción. La Comisión señala que este compromiso hasta el final del período de reestructuración, el 31 de diciembre de 2026, se traducirá, en efecto, en una disminución de los volúmenes de producción de alrededor del [...] % en comparación con la producción de servicios prestados por DB Cargo en 2022. Esta reducción de la producción en la zona geográfica en la que DB Cargo es más activa es significativa en términos absolutos y, *a fortiori*, también en términos relativos. De hecho, DB Cargo espera que el mercado registre un crecimiento en los próximos años (véase el considerando 279). En el escenario previsto de crecimiento de la demanda del mercado, el límite de volumen de DB Cargo también reducirá de forma más significativa la presencia de DB Cargo en el mercado que con una demanda estancada o decreciente. Es probable que esta reducción de los volúmenes produzca efectos retardados más allá del final del período de reestructuración, aumentando o acelerando la reducción anual observada y regular de la cuota de DB Cargo en el total de los servicios de transporte ferroviario de mercancías prestados en Alemania.

Externalización de los volúmenes de producción

(582) Aparte de la limitación del volumen, DB Cargo también externalizará producción a operadores terceros (véase el considerando 314). Aunque esta medida en sí misma no afecta a la presencia en el mercado de DB Cargo en términos nominales, dado que la producción solo se externalizaría siendo DB Cargo quien seguiría celebrando los contratos con los clientes, ofrecerá a los competidores oportunidades para ampliar sus actividades actuales y aumentar la competencia en el futuro. Esto se debe a que la externalización tendrá un efecto negativo en la utilización de la capacidad de DB Cargo, si esta no disminuye. Asimismo, además de los ingresos adicionales procedentes de los servicios prestados, pueden surgir oportunidades para los competidores que ejecutan los contratos de externalización cuando los clientes estén satisfechos con los servicios prestados.

Prohibición de publicidad y de realizar adquisiciones

(583) Por otro lado, el crecimiento empresarial de DB Cargo también se verá obstaculizado por la prohibición de realizar adquisiciones, que obliga a la empresa a abstenerse de adquirir acciones de ninguna empresa durante el período de reestructuración, excepto cuando sea necesario para garantizar la viabilidad a largo plazo de DB Cargo (considerando 302). En esta fase, Alemania no ha presentado ningún proyecto de adquisición que cumpla la condición de ser indispensable. Cualquier adquisición que Alemania considere indispensable para garantizar la viabilidad a largo plazo de DB Cargo en el futuro deberá notificarse a la Comisión y estar debidamente motivada, y no se llevará a efecto hasta que la Comisión confirme que la adquisición es necesaria para favorecer la viabilidad a largo plazo de DB Cargo.

(584) Dado que DB Cargo reducirá su producción, externalizará servicios y estará aún más limitada en lo que respecta al crecimiento mediante adquisiciones externas de competidores o proveedores de productos o servicios complementarios a los suyos propios hasta el final del plan de reestructuración, las medidas de competencia garantizan que DB Cargo no recuperará cuota de mercado mediante adquisiciones ni asumirá cualquier riesgo innecesario y concentrará los recursos en la culminación de su reestructuración. Por lo tanto, a diferencia de sus competidores, DB Cargo no podrá expandirse mediante adquisiciones, lo que sería posible indirectamente gracias a la ayuda de reestructuración.

(585) Por último, DB Cargo también se abstendrá de dar publicidad a la ayuda estatal como ventaja competitiva a la hora de comercializar sus productos y servicios (considerando 301).

(586) Por lo tanto, la Comisión considera que las medidas para limitar los falseamientos de la competencia propuestas por Alemania son adecuadas para reducir los efectos negativos de la ayuda de reestructuración.

5.4.3.5. Ayuda concedida a DB Cargo o a sus filiales durante el período de reestructuración.

(587) De conformidad con los puntos 127 a 130 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, la concesión de cualquier otra ayuda durante el período de reestructuración, aunque sea en aplicación de un régimen ya autorizado, puede influir en la evaluación de la Comisión por lo que se refiere al necesario alcance de las medidas para limitar el falseamiento de la competencia. La Comisión debe tener en cuenta esta ayuda a la hora de evaluar la ayuda de reestructuración y garantizar que esa otra ayuda no se sustraiga a lo establecido en las Directrices.

(588) Alemania ha comunicado la ayuda concedida o prevista al beneficiario durante el período de reestructuración y ha informado de que DB Cargo recibirá o espera recibir ayudas hasta el final del período de reestructuración en virtud de veintinueve regímenes vigentes desde 2019, tanto de aplicación general al sector ferroviario o como específicos del transporte ferroviario de mercancías, en doce Estados miembros, a saber, Francia, Italia, Austria, Países Bajos, Suecia, Bélgica, Chequia, Alemania, Polonia, Hungría, España y Dinamarca. Los importes efectivos o previstos ascienden a 337,7 millones EUR (2023), 340 millones EUR (2024), 502,9 millones EUR (2025) y 502,5 millones EUR (2026).

(589) La Comisión está convencida de que la ayuda individual concedida o prevista por los doce Estados miembros en favor del beneficiario se refiere, en particular, a la reducción de los costes de la energía o de los cánones de acceso a las vías o al apoyo al transporte de mercancías por ferrocarril generalmente disponible para otros proveedores de servicios de transporte de mercancías, con exclusión del transporte por carretera. Esta ayuda individual no constituye de hecho ni de Derecho una ayuda *ad hoc*. Debido al diseño y al contexto histórico del instrumento de ayuda de reestructuración en forma de ATPG, así como a la cronología y la diversidad geográfica de los regímenes mencionados, no parece que la ayuda individual en cuestión concedida o prevista por tantos Estados miembros diferentes tenga por objeto o efecto sustraerse a lo establecido en las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, en particular reduciendo artificialmente el importe de la ayuda de reestructuración que sustenta el plan. Por lo tanto, en las circunstancias del presente asunto, no procede considerar que sea conveniente aplicar medidas adicionales que reduzcan el falseamiento de la competencia en los Estados miembros afectados.

(590) Como se señala en la sección 5.4.2.1, la descarbonización del transporte de mercancías es de vital importancia para el Pacto Verde de la Unión y los servicios que DB Cargo presta tienen desventajas intrínsecas en términos de costes en comparación con los del transporte por carretera en camiones. Los veintinueve regímenes en cuestión abordan en parte estas desventajas de costes y, en principio, están a disposición de los operadores de transporte ferroviario de mercancías que cumplan las condiciones de admisibilidad requeridas. A este respecto, DB Cargo mantendrá una sólida posición de capital a lo largo de todo el plan de reestructuración y, siempre que dicho plan se aplique debida y oportunamente, la Comisión no plantea ninguna objeción a que DB Cargo siga beneficiándose de los regímenes en cuestión, sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones pertinentes de los mismos, que corresponderá evaluar a los Estados miembros afectados.

(591) La Comisión pide a Alemania, de conformidad con el punto 130 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, que informe de cualquier ayuda futura al beneficiario que vaya a concederse durante el período de reestructuración, incluidas las ayudas concedidas con arreglo a un régimen autorizado, aparte de la ayuda individual de la que Alemania informó a la Comisión como se indica en el considerando 588.

5.4.3.6. Transparencia

(592) Con arreglo al punto 38, letra g), de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, los Estados miembros, la Comisión, los operadores económicos y el público deben tener fácil acceso a todos los actos relevantes y a la información pertinente sobre la ayuda concedida. Esto significa que Alemania debe respetar las disposiciones en materia de transparencia establecidas en el punto 96 de las Directrices. La Comisión observa que Alemania se compromete a respetar estas obligaciones. La información pertinente estará disponible en el siguiente sitio web:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/es.

(593) La Comisión considera necesario que Alemania presente informes sobre la aplicación del plan de reestructuración actualizado con una periodicidad de seis meses, desde la fecha de adopción de la presente Decisión hasta el final del período de reestructuración. En dichos informes se especificarán, en particular, las fechas y los importes del desembolso efectivo de la financiación comprometida, ya sea como ayuda de reestructuración o como contribuciones propias, cualquier ayuda futura prevista al beneficiario o a sus filiales, también en el marco de regímenes autorizados, el estado de aplicación de las medidas para reducir el falseamiento de la competencia, cualquier desviación de las trayectorias financieras u operativas del plan de reestructuración, la contención de costes y las reducciones de costes y los ingresos conseguidos con las medidas de reestructuración y, en su caso, las medidas correctoras previstas o adoptadas por Alemania, DB AG o el beneficiario en sus respectivos ámbitos de competencia. La obligación de Alemania de presentar tales informes se establece en el artículo 4 de la presente Decisión.

(594) Además, la Comisión recuerda a Alemania su obligación de presentar informes anuales a la Comisión, de conformidad con el punto 131 de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, y de informar sobre cualquier ayuda concedida a DB Cargo o a sus filiales en el mercado interior durante el período de reestructuración, incluidas las ayudas concedidas con arreglo a un régimen autorizado de conformidad con el punto 129 de las Directrices.

5.4.4. *Sopesamiento de los efectos positivos y negativos*

(595) Una medida de ayuda estatal está cuidadosamente diseñada cuando garantiza que el balance general de los efectos de la medida sea positivo, evitando alterar las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común.

(596) En las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, la Comisión estableció los criterios que examina cuando evalúa la compatibilidad de las ayudas de reestructuración con el mercado interior, velando por que el desarrollo de la actividad económica en cuestión no altere las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común. Como se explica en las subsecciones 5.4.3.1, 5.4.3.2 y 5.4.3.3, la ayuda de reestructuración tiene un efecto incentivador y es necesaria, adecuada y proporcionada. Además, existen suficientes salvaguardias para limitar los falseamientos de la competencia, en particular de transparencia (subsecciones 5.4.3.4 y 5.4.3.6) y medidas de competencia adecuadas que reduzcan los efectos negativos de la ayuda de reestructuración (subsección 5.4.3.4).

(597) En consecuencia, los efectos positivos de la ayuda de reestructuración para el desarrollo de la actividad en cuestión compensan los efectos negativos potenciales para la competencia y el comercio, que, por tanto, no se ven afectados negativamente en forma contraria al interés común.

6. **CONCLUSIÓN**

(598) La Comisión concluye que Alemania ha aplicado ilegalmente la ayuda en contravención del artículo 108, apartado 3, del TFUE. No obstante, en vista de las constataciones anteriores, la Comisión concluye que la ayuda de reestructuración cumple las condiciones de compatibilidad con el mercado interior establecidas en las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, siempre que DB Cargo aplique plenamente las medidas previstas en el plan de reestructuración o comprometidas por Alemania. La ayuda facilita el desarrollo de una actividad económica y no altera las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común. Así pues, la ayuda es compatible con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las medidas consistentes en la prestación de servicios intragrupo de Deutsche Bahn a DB Cargo AG, la concesión de préstamos por Deutsche Bahn Treasury a DB Cargo AG, la cobertura parcial de la retribución de los funcionarios empleados por DB Cargo AG y la transferencia de las pérdidas anuales de DB Cargo AG hasta el 31 de diciembre de 2021 en virtud del acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias entre Deutsche Bahn AG y DB Cargo AG, celebrado el 25 de octubre de 2012 y prorrogado en sucesivas ocasiones, no constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

Artículo 2

1. La transferencia de las pérdidas anuales de DB Cargo AG a Deutsche Bahn AG durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2022 y el 31 de diciembre de 2024 en virtud del acuerdo de transferencia de pérdidas y ganancias entre Deutsche Bahn AG y DB Cargo AG, celebrado el 25 de octubre de 2012 y prorrogado en sucesivas ocasiones, constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. La ayuda se concedió infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

2. La ayuda a que se refiere el apartado 1 es compatible con el mercado interior en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, con sujeción a las condiciones previstas en el artículo 3 de la presente Decisión y a las obligaciones previstas en su artículo 4.

Artículo 3

Alemania velará por que DB Cargo AG o Deutsche Bahn AG, según corresponda, dentro de los plazos incluidos en el plan de reestructuración o, en su caso, a más tardar al final del período de reestructuración, el 31 de diciembre de 2026, aplique plenamente las medidas incluidas en el plan de reestructuración de DB Cargo AG, así como las medidas conexas que limitan el falseamiento de la competencia.

Artículo 4

Alemania informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Posteriormente, Alemania presentará a la Comisión informes periódicos sobre la ejecución del plan de reestructuración cada seis meses hasta el final del período de reestructuración, el 31 de diciembre de 2026. En dichos informes se especificarán, en particular, las fechas de desembolso efectivo de la financiación comprometida como contribución propia del beneficiario, cualquier ayuda futura prevista a DB Cargo AG o a sus filiales, también en el marco de regímenes autorizados, el estado de cumplimiento de las condiciones establecidas en la presente Decisión, cualquier desviación de las trayectorias financieras u operativas del plan de reestructuración, la contención de costes y las reducciones de costes y el aumento de los ingresos conseguidos con las medidas de reestructuración operativa, y las medidas correctoras previstas o adoptadas por Alemania o, en su caso, por DB Cargo AG o Deutsche Bahn AG, según corresponda.

Artículo 5

El destinatario de la presente Decisión es la República Federal de Alemania.

Hecho en Bruselas, el 29 de noviembre de 2024.

Por la Comisión
Margrethe VESTAGER
Vicepresidenta Ejecutiva