2025/1167

30.6.2025

KOMISJONI OTSUS (EL) 2025/1167,

29. november 2024,

riigiabi SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) kohta, mida Saksamaa andis äriühingule DB Cargo

(teatavaks tehtud numbri C(2024) 8610 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

võttes arvesse otsust, millega komisjon otsustas algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse seoses juhtumi SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) puhul kindlaks tehtud meetmetega ([1]),

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ([2]) ja võttes neid märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 19. aprillil 2018 sai komisjon kaebuse DB Cargo Aktiengesellschaftile (edaspidi „DB Cargo“) väidetavalt antud riigiabi kohta ([3]).

(2) Olles 20. septembril 2018 edastanud kaebuse koos esimese teabenõudega, teavitas komisjon oma 31. jaanuari 2022. aasta kirjas Saksamaad otsusest algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus seoses DB Cargo kasuks võetud nelja meetmega (edaspidi „menetluse algatamise otsus“), kirjeldades kõnealuses kirjas mitmesuguseid kaebuse esitajalt ja Saksamaalt saadud esildisi.

(3) Menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 19. augustil 2022 ([4]). Komisjon kutsus Saksamaa ametiasutusi ja huvitatud isikuid üles esitama oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta ühe kuu jooksul.

(4) Saksamaa ametiasutused esitasid oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta komisjonile 21. aprilli 2022. aasta kirjaga. Lisaks saatis Saksamaa täiendavad märkused ja teabe 17. mail, 8. juunil, 25. juulil, 28. augustil, 26. septembril ja 23. oktoobril 2023. 2024. aastal esitas Saksamaa lisateavet 13. märtsil, 10. juunil ja 1. juulil.

([1]) Komisjoni 31. jaanuari 2022. aasta otsus C(2022)639 final juhtumi SA.50952 (2022/C) (ex 2018/FC) kohta – Saksamaa väidetavad riigiabimeetmed DB Cargo kasuks.
([2]) ELT C 316, 19.8.2022, lk 20.
([3]) Teave kaebuse esitaja isiku kohta on konfidentsiaalne.
([4]) Vt joonealune märkus 1.

(5) 19. septembril 2022 sai komisjon märkused Euroopa raudtee-kaubaveo ühenduselt (edaspidi „ERFA“), mis on eraõiguslike ja sõltumatute raudtee-kaubaveoettevõtjate huve esindav Euroopa organisatsioon, ning kaebuse esitajalt. Komisjon edastas huvitatud isikute märkused 18. novembril 2022 Saksamaa ametiasutustele, paludes viimastel esitada oma tähelepanekud; need tähelepanekud esitati 18. jaanuari 2023. aasta kirjaga.

(6) Komisjon küsis Saksamaalt lisateavet ja selgitusi 26. juuli 2022. aasta kirjaga, millele Saksamaa vastas 26. septembri 2022. aasta kirjaga. Komisjon küsis Saksamaalt täiendavat teavet 1. augusti ja 27. septembri 2023. aasta kirjadega, millele Saksamaa vastas 31. oktoobri ja 9. novembri 2023. aasta kirjadega. Komisjon esitas teabepäringud ka 15. mai 2024. aasta, 5. septembri 2024. aasta ja 17. novembri 2024. aasta kirjadega, millele Saksamaa vastas 10. juuni, 5. ja 27. septembri ning 1., 21., 22., 23. ja 25. novembri 2024. aasta kirjadega.

(7) Komisjoni talitused kohtusid Saksamaa ametiasutustega, sealhulgas 2023. aasta 24. veebruaril, 19. aprillil, 12. mail, 30. juunil, 28. juulil, 18. augustil, 29. augustil, 21. septembril, 21. novembril ja 20. detsembril ning 2024. aasta 13. märtsil, 30. aprillil, 13. juunil, 5. juulil, 11. juulil, 12. ja 19. septembril ning 19. ja 25. novembril.

(8) Oma 21. novembri 2024. aasta kirjaga nõustus Saksamaa Liitvabariigi valitsus erandkorras loobuma oma õigustest, mis tulenevad ELi toimimise lepingu artiklist 342 koostoimes EÜ määruse nr 1/1958 artikliga 3, ning lubama, et käesolev otsus võetakse vastu ja tehakse teatavaks vastavalt aluslepingu artiklile 297 inglise keeles.

2. MEETMETE ÜKSIKASJALIK KIRJELDUS

2.1. DB Cargo ajalugu, struktuur ja sisemised eeskirjad

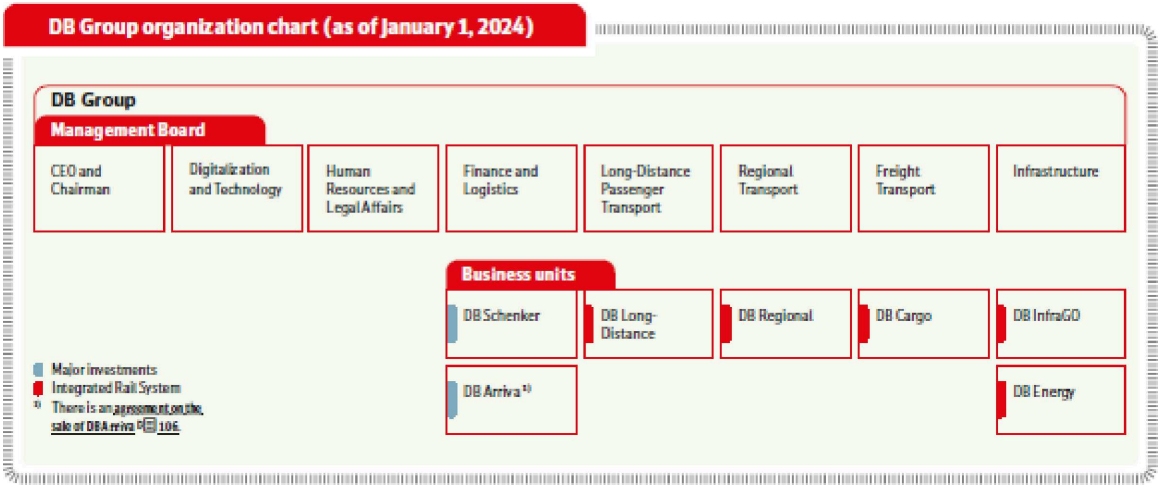
(9) DB Cargo on raudtee-kaubaveoteenuste osutaja, kelle peakorter asub Saksamaal Mainzis. Äriühing osutab raudtee-kaubaveoteenuseid 17 riigis, sealhulgas ELi liikmesriikides. DB Cargo tegutseb siseturul nii omamaiste tütarettevõtjate (näiteks TFG Transfracht GmbH) kui ka rahvusvaheliste tütarettevõtjate, sealhulgas teistes ELi liikmesriikides asutatud tütarettevõtjate (näiteks DB Cargo Belgium BV, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Cargo France SAS, DB Cargo Nederland N.V., DB Cargo Polska S.A. ja Transfesa Logistics, S.A. (Hispaania)) kaudu (edaspidi ühiselt „DB Cargo kontsern“) ([5]).

(10) DB Cargo on Deutsche Bahn Aktiengesellschafti (edaspidi „DB AG“) tütarettevõtja. DB AG on valdusettevõtja ning mitme omamaise ja rahvusvahelise tütarettevõtja (sealhulgas DB Cargo) emaettevõtja (DB AG ja kõik DB AG-le kuuluvad äriühingud edaspidi ühiselt „DB kontsern“). DB kontsern tegutseb riigisisese ja rahvusvahelise kauba- ja reisijateveo, logistika ja raudteeveo tugiteenuste valdkonnas. Alljärgnevalt (joonisel 1) on esitatud DB kontserni erinevate tegevusvaldkondade lihtsustatud kirjeldus.

([5]) Saksamaa esitatud teabe kohaselt on 1. meetme puhul (vt põhjendus 39) kasumi või kahjumi ülekandmise arvutamise aluseks DB Cargo AG maksujärgne kasum (*Ergebnis nach Steuern*). DB Cargo AG maksujärgne kasum hõlmab ka omamaiste tütarettevõtjate maksujärgset kasumit. DB Cargo AG kõrval võetakse arvesse järgmisi omamaiseid tütarettevõtjaid:
— 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.

Joonis 1

DB kontserni tegevusvaldkonnad ja äriüksused



Allikas: Deutsche Bahni 2023. aasta koondaruanne.

(11) DB AG on alates asutamisest 1994. aastal olnud täies ulatuses Saksamaa Liitvabariigi omanduses. Muude tegevusvaldkondade kõrval on DB AG tegelenud DB kontserni raudtee-kaubaveotegevuse haldamisega. Aastate jooksul on DB AG-l olnud 92–100 % suurune osalus raudtee-kaubaveoga tegelevas äriühingus; alates 2011. aastast kuulub DB AG-le 100 % raudtee-kaubaveoga tegelevast äriühingust. Raudtee-kaubaveo valdkonna korraldus ja koht DB kontserni struktuuris on aja jooksul muutunud.

(12) Uuritaval perioodil (1. meetme puhul alates 1. jaanuarist 2012 ja 2.–4. meetme puhul alates 20. septembrist 2008), nagu on kirjeldatud jaos 2.3, on DB AG raudtee-kaubaveoga tegelenud mitu üksust. Lihtsustamise huvides tähistab „DB Cargo“ DB kontserni kuuluvat ja raudteekaubaveoga tegelevat üksust, kui eraldi ei ole märgitud teisiti.

a) Ajavahemikul 1. septembrist 2003 kuni 15. veebruarini 2009 oli raudtee-kaubaveoga tegelev üksus registreeritud nime Railion Deutschland AG all.

b) Ajavahemikul 16. veebruarist 2009 kuni 29. oktoobrini 2012 oli raudtee-kaubaveoga tegelev üksus registreeritud nime DB Schenker Rail Deutschland AG all.

c) 30. oktoobril 2012 sai äriühingu nimeks DB Schenker Rail AG.

d) Alates 1. märtsist 2016 on raudtee-kaubaveoga tegelenud DB Cargo.

(13) DB Cargo on DB AG otsene, 100 % omandis olev tütarettevõtja alates 2016. aastast. Enne seda oli DB Cargo alates 1. jaanuarist 2012 DB Mobility Logistics AG (edaspidi „DB ML“) otsene tütarettevõtja. Enne 2012. aastat oli DB Cargo alates 2003. aastast DB MLi kaudne tütarettevõtja. DB ML kuulus otseselt 100 % ulatuses DB AG-le, samal ajal kui osalus raudtee-kaubaveoga tegelevas äriühingus oli vähemalt 92 %, nagu on kirjeldatud põhjenduses 11. Seega kuulus DB Cargo täies ulatuses kaudselt DB AG-le alates 2011. aastast, samas kui enne 2011. aastat oli DB AG-l DB Cargos vähemalt 92 % suurune kaudne osalus.

(14) Kuni 31. detsembrini 2015 vastutas DB ML mitmesuguste DB kontserni pakutavate teenuste, eelkõige DB kontserni raudteeveoteenuste (reisijate- ja kaubaveo) eest. DB Cargo (mis kuni 29. veebruarini 2016 oli registreeritud nime DB Schenker Rail AG all) oli DB MLi 100 % omandis olev tütarettevõtja koos teiste tütarettevõtjatega, nagu kaks raudtee-reisijateveoga tegelevat tütarettevõtjat DB Regio AG ja DB Fernverkehr AG. 26. augustil 2016 ühendati DB ML DB AG-ga. DB Cargo, DB Regio AG ja DB Fernverkehr AG muutusid selle tulemusena DB AG otsesteks tütarettevõtjateks. DB AG ja DB ML allkirjastasid ühinemislepingu, mis kiideti kummagi äriühingu aktsionäride üldkoosoleku poolt heaks 15. juulil 2016. Ühinemisleping hakkas kehtima tagasiulatuvalt alates 1. jaanuarist 2016.

(15) DB AG (alates asutamisest 1994. aastal) ja DB Cargo (alates 2009. aastast) tegutsevad äriühingutena, mille õiguslik vorm on *Aktiengesellschaft* (AG), st Saksamaa äriühinguõiguse kohaste aktsiaseltsidena. Aktsiaseltsina tegutses kogu oma eksisteerimise vältel ka DB ML. *Aktiengesellschaft*'ide suhtes kohaldatakse Saksamaa aktsiaseltsiseadust (*Aktiengesetz* – AktG). Aktsionärid on AGs esindatud aktsionäride üldkoosolekul (*Hauptversammlung*). Aktsionäride üldkoosolek valib nõukogusse (*Aufsichtsrat*) aktsionäride esindajad. Töötajate esindajad valitakse vastavalt Saksamaa kaasotsustamisseadusele (*Mitbestimmungsgesetz* – MitbestG). Nõukogu valib juhatuse (*Vorstand*) liikmed, kes vastutavad AG juhtimise eest. Kuigi juhatuse liikmed valib nõukogu, on *Aktiengesellschaft*'i juhatus vastavalt aktsiaseltse reguleerivatele õigusnormidele sõltumatu nii nõukogust kui ka üldkoosolekust selles mõttes, et viimane ei saa põhimõtteliselt anda juhatusele juhiseid ([6]).

(16) Alljärgnevalt (tabel 1) on esitatud DB kontserni, DB Cargo kontserni ja DB Cargo tulud uuritaval perioodil.

Tabel 1

DB kontserni ja DB Cargo tulud aastatel 2012–2023 ([7])

(miljonites eurodes)

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

Allikas: DB kontserni koondaruanded ja DB Cargo raamatupidamise aastaaruanded.

(17) Mis puudutab DB kontserni otsuste tegemise protsessi, siis DB AG juhatuse kodukorra („*Geschäftsordnung*") kohaselt on DB AG juhatuse pädevuses teha otsuseid lühikese ja keskmise perioodi plaanide ning pikaajaliste strateegiliste eesmärkide kohta. Lisaks otsustab juhatus kontserni suuniste väljaandmise, muutmise ja kehtetuks tunnistamise üle. Järgmiste meetmete võtmiseks on samuti nõutav juhatuse otsus ja seda ka siis, kui need puudutavad tütar- või sidusettevõtjaid ([8]):

a) olulistes tegevusvaldkondades tegevuse alustamine ja lõpetamine, äriühingu struktuuris põhimõtteliste muudatuste tegemine ning ühingulepingute sõlmimine, muutmine ja ülesütlemine ([9]);

b) äriühingute asutamine; osaluste omandamine, müük ja muutmine (sealhulgas konverteerimis- ja kapitalimeetmed), kui meetme väärtus on 10 miljonit eurot või enam, välja arvatud kontsernisisesed meetmed;

c) kinnisvara ja muu omandi omandamine, müük, koormamine ja muul viisil käsutamine, kui meetme väärtus on 10 miljonit eurot või enam, kusjuures maale hüpoteekide seadmine on välistatud;

d) väärtpaberite emiteerimine, laenude võtmine ja laenude andmine, välja arvatud ühest aastast lühema tähtajaga kontserniväliste laenude võtmine ning kontserni siseselt laenude andmine ja võtmine;

([6]) See tuleneb *Aktiengesetz*'i § 76 lõikest 1.

([7]) DB kontserni ja DB Cargo kontserni näitajad on kajastatud IFRSi raamatupidamisstandardite kohaselt. Seevastu DB Cargo individuaalsete tulude kajastamisel lähtutakse Saksamaa äriseadustikus (*Handelsgesetzbuch* – HGB) sätestatud raamatupidamisstandarditest. Seetõttu ei ole need näitajad täielikult võrreldavad.

([8]) Nende meetmete loetelu, mille võtmiseks on nõutav juhatuse heakskiit, ei ole muutunud alates 2010. aastast, enne seda aastat olid punktides b, c, e ja f osutatud rahalised piirmäärad väiksemad.

([9]) Ühingulepingud („*Unternehmensverträge*") on AktG § 291 jj reguleeritud lepingud, mis hõlmavad valitsevat mõju ja kasumi ülekandmist käsitlevaid lepinguid.

e) garantiide ja tagatiste vastuvõtmine ja andmine väljaspool tavapärast äritegevust; garantiide ja tagatiste vastuvõtmine ja andmine tavapärase äritegevuse raames, kui meetme väärtus on 10 miljonit eurot või enam;

f) selliste äriühingu plaanides kajastatud investeerimis-, ostu-, rendi- ja liisinguprojektide kinnitamine, mille rahaline maht on 250 miljonit eurot või enam; selliste äriühingu plaanides kajastatud projektide kinnitamine, mille kogumaksumus/prognoositav kogumaksumus või omavahendite vajadus ületab planeeritut 10 miljoni euro võrra või enam; selliste äriühingu plaanides kajastamata projektide kinnitamine, mille rahaline maht on 10 miljonit eurot või enam;

g) muudatused juhtorganite, tegevjuhtkonna ja muude kontserni juhtkonna osaks olevate juhtivate ametikohtade koosseisus;

h) äriühingu üldesindajate määramine ja tagasikutsumine ning äriühingu nimel volituste andmine ja nende tühistamine.

(18) Kodukorra kohaselt võetakse DB AG juhatuse otsused vastu ühehäälselt. Kui konsensust ei saavutata, kehtib otsus juhul, kui selle poolt hääletas kaks kolmandikku otsustusprotsessis osalenud juhatuse liikmetest.

(19) Mis puudutab suhteid DB AG nõukoguga, siis DB AG juhatus esitab nõukogule igal aastal kirjalikult lühikese ja keskmise tähtajaga plaani, mis hõlmab kõiki äriühingu peamisi tegevusvaldkondi.

(20) Lisaks on mõningate meetmete jaoks nõutav DB AG nõukogu heakskiit, isegi kui need puudutavad tütar- või sidusettevõtjaid. DB AG nõukogu heakskiitu nõudvate äritehingute loetelu kohaselt hõlmavad sellised meetmed muu hulgas järgmist ([10]):

a) tegevuse alustamine olulistes uutes tegevusvaldkondades või olemasolevatest olulistest tegevusvaldkondadest loobumine;

b) põhimõttelised muudatused äriühingu ja kontserni struktuuris;

c) muudatused juhatuse tööjaotuses ja äriühingu üldesindajate muutmine;

d) äriühingute asutamine, ülevõtmine ja lõpetamine ning äriühingutes osaluste omandamine ja müük, sealhulgas osalusmäära muutmine ja kapitali suurendamises sissemaksetega osalemine (välja arvatud kontsernisisesed tehingud), kui meetme väärtus ületab 25 miljonit eurot;

e) kontserni äriühingute ja osalustega seotud meetmed, mis on äriühingu või kontserni jaoks põhjapaneva tähtsusega või kujutavad endast pretsedenti või millel on märkimisväärne finantsmõju;

f) kinnisvara ja muu omandi omandamine, müük ja koormamine ning muul viisil käsutamine, kui meetme väärtus ületab 25 miljonit eurot;

g) võlakirjade emiteerimine ja muude ühest aastast pikema tähtajaga laenude võtmine, välja arvatud laenud tütar- ja sidusettevõtjatelt;

h) garantiide andmine ning võlgade käendamine ja muude tagatiste andmine väljaspool tavapärast äritegevust, kui meetme väärtus ületab 5 miljonit eurot;

i) laenude andmine väljaspool tavapärast äritegevust, kui meetme väärtus ületab 5 miljonit eurot, välja arvatud laenud tütar- ja sidusettevõtjatele;

([10]) Ajavahemikul 2008. aastast kuni käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevani kehtinud kodukorra eri versioonides on kõnealuste meetmete loetelu jäänud muutumatuks.

j) koostöölepingud, mis väljuvad tavapärase äritegevuse raamest ja on äriühingu jaoks olulise tähtsusega;

k) investeerimisprojektid, mis ei ole kajastatud äriühingu lühikese ja keskmise tähtajaga plaanides, kui nende rahaline maht ületab 10 miljonit eurot projekti kohta.

(21) DB AG põhikirja kohaselt koosneb DB AG nõukogu 20 liikmest. Neist 10 liiget on aktsionäride esindajad ja 10 liiget on töötajate esindajad. Kümnest aktsionäride esindajast seitse valib aktsionäride üldkoosolek ja föderaalvalitsusel on õigus nimetada kolm nõukogu liiget. DB AG nõukogu kodukorra kohaselt on nõukogu otsuste vastuvõtmiseks vajalik lihthäälteenamus, välja arvatud juhul, kui seadusega või DB AG põhikirjaga on ette nähtud teistsugune häälteenamus. Kui poolt ja vastu antud häälte arv on võrdne, on esimehel samas küsimuses uuesti hääletamisel kaks häält.

(22) DB Cargo juhatuse kodukorras on sätestatud, et juhatus teeb kollegiaalselt otsuseid kõigis äriühingu jaoks põhimõttelise ja olulise tähtsusega küsimustes ning seaduse, põhikirja või töökorraga juhatuse poolt ühiseks otsustamiseks määratud küsimustes. Otsused võetakse vastu ühehäälselt või konsensuse puudumisel kvalifitseeritud häälteenamusega, samamoodi nagu on kirjeldatud põhjenduses 18 DB AG juhatuse puhul. DB Cargo juhatuse kodukorda täiendab kohustuslik loetelu äritehingutest, mille tegemiseks on nõutav DB Cargo otsese emaettevõtja heakskiit. Asjaomased meetmed on järgmised ([11]):

a) kõik põhimõttelise ja olulise tähtsusega küsimused;

b) olulistes tegevusvaldkondades tegevuse alustamine ja lõpetamine, äriühingu struktuuris põhimõtteliste muudatuste tegemine ning ühingulepingute sõlmimine, muutmine ja lõpetamine;

c) äriühingute asutamine;

d) osaluste omandamine, müük ja muutmine (sealhulgas konverteerimis- ja kapitalimeetmed), välja arvatud meetmed, i) milles osalevad üksnes otseselt või kaudselt DB AG-le kuuluvad äriühingud või ii) mille esemeks on osalus, mis ei ole täielikult konsolideeritud ja mille väärtus on alla 10 miljoni euro;

e) tegevuse või selle osade omandamine ja müük, välja arvatud meetmed, i) milles osalevad üksnes otseselt või kaudselt DB AG-le kuuluvad äriühingud või ii) mille väärtus on alla 10 miljoni euro;

f) kinnisvara ja muu omandi omandamine, müük, koormamine ja muul viisil käsutamine, kui meetme väärtus on 10 miljonit eurot või enam, kusjuures maale hüpoteekide seadmine on välistatud;

g) väärtpaberite emiteerimine, laenude võtmine ja laenude andmine, välja arvatud ühest aastast lühema tähtajaga kontserniväliste laenude võtmine ning DB AG-le ja DB Finance B.V-le laenude andmine ning neilt laenude võtmine;

h) garantiide ja tagatiste vastuvõtmine ja andmine väljaspool tavapärast äritegevust; garantiide ja tagatiste vastuvõtmine ja andmine tavapärase äritegevuse raames, kui meetme väärtus on 10 miljonit eurot või enam;

i) selliste äriühingu plaanides kajastatud investeerimis-, ostu-, rendi- ja liisinguprojektide kinnitamine, mille rahaline maht on 250 miljonit eurot või enam; selliste äriühingu plaanides kajastatud projektide kinnitamine ja käivitamine, mille kogumaksumus või omavahendite vajadus ületab planeeritut 10 miljoni euro võrra või enam; selliste äriühingu plaanides kajastamata projektide kinnitamine ja käivitamine, mille rahaline maht on 10 miljonit eurot või enam;

j) muudatused juhtorganite ja muude juhtivate ametikohtade koosseisus.

([11]) Nagu ka põhjenduses 17 kirjeldatud meetmete puhul, on rahalised künnised varasemates 2009. ja 2011. aasta versioonides madalamad. Lisaks on 2011. aasta versiooni punktis f DB AG ja DB Finance B.V. kõrval nimetatud ka DB ML.

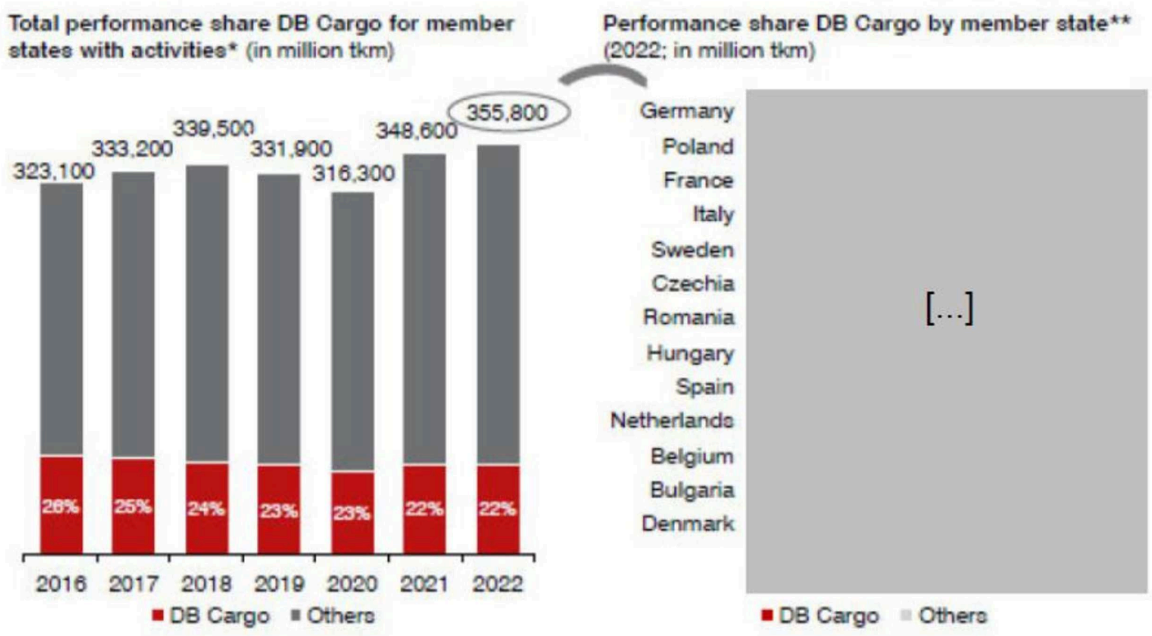
2.2. DB Cargo tegevus ja positsioon eri teenuseturgudel

(23) Saksamaa sõnul on DB Cargo üks Euroopa juhtivaid raudtee-kaubaveoettevõtjaid, kes täidab keskset rolli kaupade vedamisel kogu liidus. Saksamaa selgituse kohaselt on DB Cargo ülesanne osutada kestlikke riigisiseseid ja piiriüleseid raudtee-kaubaveoteenuseid, keskendudes süsinikuheite vähendamisele ja pakkudes eri tööstusharudele usaldusväärseid logistikalahendusi.

(24) Lisaks märgib Saksamaa, et DB Cargo käitab kogu Euroopas ulatuslikku võrku, vedades aastas miljoneid tonne kaupa, sealhulgas tooraineid, tööstuskaupu ja tarbekaupu, ning et DB Cargo kasutab oma ulatuslikku Euroopa raudteevõrku integreeritud piiriülese logistika tagamiseks kooskõlas ELi kestlikkuseesmärkidega. Sellega seoses selgitab Saksamaa, et DB Cargo tegutseb 13 liikmesriigis ning et tema osa raudtee-kaubaveo kogumahus (mõõdetuna tonnkilomeetrites (tkm)) ([12]) on Belgias, Taanis, Prantsusmaal, Saksamaal, Madalmaades ja Rumeenias riigi tasandil üle […] % (tabel 2). Liikmesriikides, kus DB Cargo tegutseb, oli tema osa raudtee-kaubaveo sektorist 2022. aastal kokku ligikaudu […] %. Alljärgnevalt (joonisel 2) on esitatud DB Cargo turuosa siseturul, mis piirdub nende liikmesriikidega, kus DB Cargo tegutseb. Jooniselt nähtub, et aastatel 2016–2022 vähenes DB Cargo turuosa tegevuse mahu, st tonnkilomeetrite arvu mõttes.

Joonis 2

DB Cargo kogu turuosa ja tegevuse maht liikmesriikides, kus ta tegutseb



Allikas: Saksamaa edastatud SCI/Verkehri uuring 6. septembrist 2023, lk 9.

(25) Saksamaa märgib, et tänu Euroopa raudtee-kaubaveoturu kasvavale integreeritusele aitavad DB Cargo tütarettevõtjad hõlbustada DB Cargo klientide piiriüleseid vedusid Euroopas ja Aasia suunal, kuna ligikaudu […] % 2022. aastal Saksamaal tehtud raudtee-kaubavedudest hõlmas piiriüleseid vedusid.

([12]) Tonnkilomeeter on kaubaveo mõõtühik, mis vastab ühe tonni (1 000 kg) kaubakoguse raudteeveol läbitud ühekilomeetrisele vahemaale. See ühik (tkm) on liidu raudtee-kaubaveo hindamisel väga oluline, kuna kujutab endast raudteel veetavate kaupade massi ja läbitud vahemaa standarditud mõõtühikut. See aitab hinnata ettevõtjate tulemuslikkust, jälgida kaubaveo mahu muutusi ja toetada kestlikkuseesmärke, edendades raudteed maanteetranspordi alternatiivina, mis tekitab vähem heidet. Raudteeturu seirekava (Rail Market Monitoring Scheme, RMMS) kaudu võimaldavad tonnkilomeetriandmed teha siseturul võrdlusi ning suunata poliitikat ja investeeringuid, et suurendada raudtee konkurentsivõimet ja liikuda heitkoguste vähendamise eesmärkide suunas.

(26) Lisaks selgitab Saksamaa, et Saksamaal langes DB Cargo arvele 2022. aastal 43 % kogu raudtee-kaubaveost, kusjuures DB Cargo osakaal väheneb pidevalt ja konkurentide turuosa Saksamaa raudtee-kaubaveosektoris kasvab. Saksamaa märgib, et kui 2016. aastal moodustas DB Cargo osa Saksamaa raudtee-kaubaveost veel 54 %, siis seitsme järgneva aasta jooksul vähenes see 11 protsendipunkti (ehk 20 %) võrra.

(27) Taanis ja Madalmaades on DB Cargo turgu valitsev ettevõtja (pärast teiste turuosaliste integreerimist) ja tema turuosa moodustab kohalikul turul vastavalt […] % ja […] %.

Tabel 2

DB Cargo positsioon eri liikmesriikide raudtee-kaubaveoturgudel

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	

Allikas: Saksamaa edastatud SCI/Verkehri uuring 6. septembrist 2023, lk 8.

(28) Laiemal raudtee-kaubaveoturul tegutseb DB Cargo Saksamaa selgituse kohaselt kolmes peamises segmendis, milleks on i) kogumisrongivedude segment, ii) marsruutrongivedude segment ja iii) kombineeritud transpordi segment.

(29) Kogumisrongivedude segmendis osutab DB Cargo paindlikke kaubaveoteenuseid väiksemate saadetiste transportimiseks. Ta kogub paljude klientide üksikud vagunid kokku, moodustab neist sorteerimisjaamades rongid ja veab neid üle Euroopa. See teenus on oluline tööstusharude jaoks, millel on vaja transportida väiksemates kogustes kaupu, mis ei täida tervet rongi.

(30) Marsruutrongivedude segmendis pakub DB Cargo suurklientidele spetsiaalseid ronge, mis võimaldavad kaupade vahepeatusteta otsevedu. See teenus sobib ideaalselt mahtkauba, näiteks söe, terase ja kemikaalide, aga ka suurte konteinersaadetiste vedamiseks. Marsruutrongid aitavad tööstusharudel tagada kiirema ja kulutõhusama logistika ning pikkade vahemaade korral suure usaldusväärsuse.

(31) DB Cargo tegutseb ka kombineeritud transpordi segmendis, kus kaupa veetakse mitut transpordiliiki (nt raudtee-, maantee- ja meretransport) kasutades. Selle teenuse osutamisel veetakse konteinereid, vahetusveovahendeid ja poolhaagiseid reisi pikamaaosas mööda raudteed ning reisi viimaseks etapiks paigutatakse nad ümber veokitele või laevadele. See teenus toetab üleminekut maanteetranspordilt raudteetranspordile, vähendab CO_2 heidet ja tõhustab ühendveo-logistikalahendusi kogu Euroopas.

(32) Selles kontekstis väidab Saksamaa, et Euroopa raudtee-kaubaveosektorit võib üldiselt pidada konkurentsitihedaks ning et ERFA tellitud hiljutises, 2022. aasta uuringus tehti Euroopa raudtee-kaubaveosektori konkurentsidünaamika kohta järgmine järeldus: „Praegu valitseb raudtee-kaubaveo valdkonnas tegutsejate vahel tihe konkurents. Turgu valitsevate ettevõtjate välismaised äriüksused ja rahvusvahelised konkurendid (endised uued turuletulijad) laiendavad oma rahvusvahelist tegevust, keskendudes peamiselt rahvusvahelistele pikamaavedudele. Seega saavad kaubasaatjad, ekspedeerimis- ja logistikaettevõtjad ning ühendveoettevõtjad valida mitme võimeka raudtee-kaubaveoettevõtja vahel nii ühe riigi piires kui ka rahvusvahelistes koridorides.“ Lisaks tehti Saksamaa sõnul samas uuringus Saksamaa raudtee-kaubaveosektori konkurentsiolukorra kohta järgmine järeldus: „Selle tulemusena muutus Saksamaa reisijate- ja kaubaveoturg väga konkurentsitihedaks ning uued turuletulijad esitasid Deutsche Bahnile väljakutse kõigis ärisegmentides. Nüüdseks on konkurendid hõivanud üle 50 % Saksamaa raudtee-kaubaveoturust.“

(33) Saksamaa raudtee-kaubaveosektori kohta teatab Saksamaa, et erinevate eespool kirjeldatud raudtee-kaubaveosektori ärisegmentide seas oli DB Cargo 2022. aastal ülekaalukalt kõige olulisem kogumisrongivedude teostaja Saksamaa piires, kus tema kogumisrongiveod moodustasid ligikaudu […] % kõigist asjaomastest veomahtudest. Saksamaa väitel on suurte konkurentide puudumine selles ärisegmendis seletatav asjaoluga, et kogumisrongivedude segment on juba mitu aastat olnud süstemaatiliselt kahjumlik, mistõttu ilma toetusteta ei ole see uute turuletulijate jaoks atraktiivne.

(34) Sellega seoses teatab Saksamaa, et samal ajal kui DB Cargo kujundab oma ärisegmenti ümber, et parandada tõhusust ja veoteenuste kvaliteeti, suurendatakse Saksamaal alates 2023. aastast riigi toetust kogumisrongivedudele.

(35) Kombineeritud transpordi kohta selgitab Saksamaa lisaks, et DB Cargol puudub integreeritud transpordisüsteem ning et kuigi tema osakaal Saksamaa liikluses oli 2022. aastal ligikaudu […] %, seisab ta silmitsi üha tugevama ja mitmekesisema konkurentsiga, mida osutavad muu hulgas Metrans, HUPAC, TX Logistik ja SBB Cargo International.

(36) Marsruutrongivedude segmendi kohta märgib Saksamaa, et 2022. aastal moodustas DB Cargo osa Saksamaa raudtee-kaubaveo mahust […] – […] % ning et seda turuosa võib pidada tagasihoidlikuks, kui võtta arvesse DB Cargo positsiooni turgu valitseva raudtee-kaubaveoettevõtjana. Selles segmendis osutavad DB Cargole tugevat konkurentsi Captrain Deutschland (kuulub SNCFi kontserni), TX Logistik (üleeuroopaline sõltumatu logistikaettevõtja) ja arvukad väiksemad konkurendid.

(37) Tabelis 3 on esitatud ülevaade DB Cargo osast raudtee-kaubaveo mahus nendes liikmesriikides, kus ta tegutseb (2022. aasta seisuga).

Tabel 3

DB Cargo positsioon eri liikmesriikides tegevusvaldkondade kaupa

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

Source: SCI Verkehr

Allikas: Saksamaa esildis 31. oktoobrist 2023, lk 28.

(38) Saksamaa märgib, et DB Cargo arvele langeb enamikus asjaomastes liikmesriikides vaid väike osa kogu veomahust. Sellega seoses toonitab Saksamaa, et DB Cargo osa ületab […] % ainult Taanis, ([13]) Saksamaal ja Madalmaades ([14]) ning et enamikus liikmesriikides osutab DB Cargo koguni alla […] % raudtee-kaubaveoteenustest.

2.3. **Uuritavad meetmed**

(39) Menetluse algatamise otsuses määratleti neli DB Cargo kasuks võetud meedet. Neid kirjeldatakse käesolevas jaos, võttes arvesse Saksamaa ja huvitatud isikute poolt uurimismenetluse käigus esitatud faktilisi selgitusi.

2.3.1. *DB Cargo aastakahjumite korvamine kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel (1. meede)*

(40) DB Cargo on kandnud oma kahjumid emaettevõtjale üle vastavalt valitsevat mõju ning kasumi ja kahjumi ülekandmist käsitlevale lepingule, mida on kohaldatud alates 1. jaanuarist 2012 (edaspidi „kasumi ja kahjumi ülekandmise leping“).

(41) Kasumi ja kahjumi ülekandmise leping sõlmiti 25. oktoobril 2012 DB Cargo (mis tollal kandis nime DB Schenker Rail Deutschland AG) ja tema emaettevõtja (tollal DB ML, mis ise kuulus 100 % ulatuses DB AG-le) vahel osana lepingust, mida nimetati valitseva mõju ja kasumi ülekandmise lepinguks (*Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag)* ([15]). Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu kohaselt on DB Cargo emaettevõtja (kuni 2016. aastani DB ML ja pärast selle ühendamist 2016. aastal DB AG) kohustatud automaatselt katma DB Cargo kahjumi iga majandusaasta lõpus. Kui aga DB Cargo lõpetab majandusaasta kasumiga, on ta kohustatud selle kasumi automaatselt oma emaettevõtjale üle kandma.

(42) Kuna kasumi ja kahjumi ülekandmise leping kavandati *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag*'ina, mõjutab see ka lepingu kohaselt emaettevõtja valitseva mõju all oleva („*beherrscht*“) tütarettevõtja juhtimist. Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepinguga allutati DB Cargo äritegevusega seotud küsimused DB MLi kontrollile. Seega oli DB MLi juhatusel õigus anda DB Cargo juhatusele DB Cargo äritegevusega seotud küsimustes juhiseid. Äritegevuse juhtimine ja esindamine jäid siiski DB Cargo juhatuse pädevusse. Lisaks ei sisaldanud DB MLi õigus anda DB Cargo juhatusele juhiseid võimalust anda DB Cargo juhatusele juhiseid kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu muutmiseks, jätkamiseks või lõpetamiseks.

(43) Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepinguga nähti ette ka DB Cargo ja DB AG maksuühtsus. See hõlmab nii tulumaksu- kui ka käibemaksualast maksuühtsust. Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingust tulenev tulumaksuühtsus võimaldab kontserni eri äriühingute kasumit ja kahjumit omavahel tasaarvestada, selle asemel et maksta tulumaksu iga üksiku tütarettevõtja eest. Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingust, millega kehtestati DB MLi (ja hiljem DB AG) valitsev mõju DB Cargo üle, tuleneb ka käibemaksualane maksuühtsus. Käibemaksualase maksuühtsuse tulemusel ei ole sisemised rahavood käibemaksuga maksustatavad.

([13]) Seoses DB Cargo osaga Taani raudtee-kaubaveoturul väidab Saksamaa, et Taanit ei ole asjakohane käsitada mitte geograafilise raudtee-kaubaveoturuna, vaid pigem transiidiriigina, ning et DB Cargo võttis 2001. aastal üle Taani turgu valitseva ettevõtja ja osutab raudtee-kaubaveoteenuseid, et ühendada Saksamaad kui Euroopa suurimat majandust Skandinaaviaga.

([14]) Seoses DB Cargo osaga Madalmaade raudtee-kaubaveoturul väidab Saksamaa, et sarnaselt Taanile on raudtee-kaubaveo maht Madalmaades suhteliselt väike (moodustades ligikaudu 5 % Saksamaa mahust) ning et sarnaselt Taanile omandas DB Cargo 2001. aastal selle riigi turgu valitseva ettevõtja riikidevahelise transiidi ja ühendatuse tagamise eesmärgil, näiteks selleks, et ühendada Madalmaade ja Belgia sadamad Saksamaa kaudu Genovaga ning Põhjamere sadamad Belgia ja Prantsusmaa kaudu Vahemere sadamatega. Seetõttu väidab Saksamaa, et Madalmaid ei ole asjakohane pidada naaberriikide raudtee-kaubaveosektoritest sõltumatuks geograafiliseks raudtee-kaubaveoturuks.

([15]) *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag* on teatavat liiki leping, mida reguleerivad *Aktiengesetz*'i §§ 291 ja 293 jj. AktG § 293 lõike 1 kohaselt jõustuvad §-ga 291 jj reguleeritavad lepingud alles pärast nende heakskiitmist aktsionäride üldkoosoleku poolt. Vastava otsuse vastuvõtmiseks on vaja vähemalt kolmeneljandikulist otsuse vastuvõtmisel esindatud aktsiakapitali häälteenamust. Põhikirjaga võib ette näha suurema häälteenamuse ja muud nõuded.

(44) Kasumi ja kahjumi ülekandmise leping allkirjastati DB MLi kui emaettevõtja ja DB Cargo vahel 25. oktoobril 2012 ([16]). DB MLi ja DB Cargo aktsionäride üldkoosolekud kiitsid kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu heaks 26. oktoobril 2012. Lepinguga nähti ette selle tagasiulatuv kohaldamine alates 1. jaanuarist 2012 ([17]).

(45) DB MLi ja DB Cargo vahel kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimise ajal kehtis kasumi ja kahjumi ülekandmise leping ka DB AG ja DB MLi vahel ([18]). Selle lepingu kohaselt kohustus DB AG lepingu kehtivuse vältel automaatselt katma DB MLi kahjumi iga majandusaasta lõpus. DB ML omakorda oli kohustatud oma kasumi iga majandusaasta lõpus DB AG-le automaatselt üle kandma. Seega võis DB MLi ja DB Cargo vahel 2012. aastal sõlmitud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingust tulenev mõju DB MLi finantsseisundile otseselt mõjutada DB AG eelarvet. DB AG ja DB MLi vaheline kasumi ja kahjumi ülekandmise leping kehtis kuni nende kahe äriühingu ühinemiseni 2016. aastal.

(46) 26. augustil 2016 läks DB MLi ja DB Cargo vaheline kasumi ja kahjumi ülekandmise leping DB AG ja DB MLi ühinemise raames üle DB AG-le. DB AG kui uus emaettevõtja võttis endale üle DB MLi õigused ja kohustused DB Cargo suhtes. Samal ajal kaotas DB AG ja DB MLi vahel 2003. aastal sõlmitud kasumi ja kahjumi ülekandmise leping oma eesmärgi.

(47) Saksamaa teatel eksisteeris kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingute ahel (mis hõlmas eri tasandite osalusi) ajavahemikul 31. detsembrist 1999 kuni 2016. aastani, mil DB MLilt läks DB AG-le üle kasumi ja kahjumi ülekandmise leping, mille puhul lõplik mõjutatud tütarettevõtja oli DB Cargo ja lõplik mõjutatud emaettevõtja oli DB AG. Ajavahemikul 1. juunist 1999 kuni 31. detsembrini 1999 kehtis kasumi ja kahjumi ülekandmise leping otseselt DB AG ja DB Cargo vahel.

(48) Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu tingimuste kohaselt oli lepingu esialgne kehtivusaeg viis aastat (st 1. jaanuarist 2012 kuni 31. detsembrini 2016), mille jooksul sai seda lõpetada ainult kaalukatel põhjustel (*wichtige Gründe*). Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu kohaselt oli DB MLil muu hulgas õigus leping kaalukatel põhjustel lõpetada siis, kui ta kaotas DB Cargos häälteenamuse.

(49) Lisaks selgitab Saksamaa, et Saksamaa maksuhalduri arvates on kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu erakorraline lõpetamine enne minimaalse viieaastase tähtaja möödumist õigustatav üksnes väga erandlike asjaoludega. Sellega seoses viitab Saksamaa oma maksuhalduri suunistele äriühingu tulumaksu kohta (*Körperschaftsteuerrichtlinien*, KStR), milles on märgitud, et kui kasumi ja kahjumi ülekandmise leping, mis ei ole veel viis aastat järjest jõus olnud, lõpetatakse ülesütlemisteatega või vastastikusel kokkuleppel, jääb leping juhul, kui selle lõpetamise aluseks on kaalukad põhjused, kehtima nende aastate osas, mil seda kohaldati seoses maksustamisega. Kaalukateks põhjusteks võib pidada muu hulgas emaettevõtja osaluse müüki või sissemakset ning emaettevõtja või tütarettevõtja ühinemist, jagunemist või likvideerimist. Kui juba kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimise ajal oli selge, et leping lõpetatakse enne esimese viie aasta möödumist, ei saa kaalukate põhjuste olemasolu eeldada. Kui kaalukad põhjused puuduvad, tuleb kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingut pidada maksuõiguse seisukohast algusest peale kehtetuks ([19]).

(50) Saksamaa leiab, et Saksamaa maksuhalduri suuniste kohaselt oleks ennetähtaegset lõpetamist õigustanud ainult sellised tehingud, mis on võrreldavad müügiga või mis tahes muude põhimõtteliste ümberkorraldusmeetmetega ning mis toovad kaasa omandiõiguse ja/või valitseva mõju muutumise. Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu esialgse viieaastase miinimumperioodi jooksul ei esinenud võrreldavaid käivitavaid sündmusi, mis oleksid õigustanud lepingu lõpetamist. Ainsad muutused äriühingu struktuuris, mis toimusid ajavahemikul 1999. aastast kuni tänaseni, seisnesid üksnes sisemistes ümberkorraldustes ega kvalifitseerunud ilmselgelt kaalukateks põhjusteks.

([16]) Lepingule kirjutasid alla kaks DB MLi juhatuse (*Vorstand*) liiget ja kaks DB Schenker Rail Deutschland AG juhatuse liiget.

([17]) Kasumi ja kahjumi ülekandmise leping avaldati äriregistris DB Cargot puudutavas osas (lepingu kehtivuse üks eeltingimusi) 18. detsembril 2012.

([18]) See kasumi ja kahjumi ülekandmise leping sõlmiti 2003. aastal.

([19]) KStR R14.5 punkti 6 sõnastus originaalkeeles: „*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) Lisaks on kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingus sätestatud, et pärast esialgset viieaastast kestust pikeneb leping iga majandusaasta lõpus automaatselt veel ühe aasta võrra, kui üks lepinguosalistest ei otsusta seda lõpetada. Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu lõpetamiseks peab asjaomane lepinguosaline teatama sellest kolm kuud ette, st selleks, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu lõpetamine jõustuks DB Cargo järgmisel majandusaastal, peab lepinguosaline teatama lepingu lõpetamisest vähemalt kolm kuud enne DB Cargo jooksva majandusaasta lõppu.

(52) Menetluse algatamise otsuse vastuvõtmise ajal oli kasumi ja kahjumi ülekandmise leping endiselt jõus ja selle lõpetamist ei kavandatud. Ametliku uurimismenetluse käigus teatas Saksamaa aga komisjonile, et DB AG ja DB Cargo vaheline kasumi ja kahjumi ülekandmise leping on alates 2024. aasta lõpust lõpetatud.

(53) Alates ajast, mil praegune kasumi ja kahjumi ülekandmise leping jõustus, ei ole DB Cargolt DB AG-le (enne 2016. aastat DB MLile) kasumit üle kantud. Vastavalt 2012. aastal sõlmitud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingule on emaettevõtja (DB ML ja seejärel DB AG) katnud DB Cargo kahjumeid. Kuna kõik tekkinud kahjumid on üle kantud, on DB Cargo olnud kaitstud kahjumite mõju eest tema bilansile ja seega akumuleeritud kahjumi negatiivse finantsmõju eest. Alljärgnevalt (tabel 4) on DB Cargo raamatupidamise aastaaruande ([20]) põhjal esitatud DB Cargo märgitud kapitali ja kogu omakapitali ning iga-aastaste kahjumite areng kuni 31. detsembrini 2023.

Tabel 4

DB Cargo omakapital ning 2012. aastal sõlmitud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel emaettevõtja poolt kaetud aastakahjumid kuni 31. detsembrini 2023

(miljonites eurodes)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Märgitud kapital	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256	256
Omakapital kokku	540	540	540	540	540	561 ([1])	666 ([2])	666	666	666	666	666
Aastakah-jum	31	69	128	242	229	257	341	488	867	351	858	583

([1]) See aastane suurenemine 21 miljoni euro võrra vastab reservkapitali suurenemisele, mis tulenes kõigi varem Schenker AG-le kuulunud DB Cargo Logistics GmbH aktsiate üleandmisest DB Cargo AG-le.

([2]) Märgitud kapitali suurendati 6 000 euro võrra seoses sissemaksetega (*Einlage*) kuue osaluse (*Beteiligungen*) eest. Kuue osaluse eest tehtud sissemaksete väärtus, mis ületas märgitud kapitali suurendamist, kanti 105 miljoni euro ulatuses reservkapitali.

Allikas: DB Cargo 2012.–2023. aasta finantsaruanded.

(54) DB Cargo üldjuhtimise aluseks on DB Cargo keskpika perioodi strateegilised plaanid (edaspidi „keskpika perioodi plaanid“). Need plaanid koostatakse iga aasta oktoobris ja esitatakse DB Cargo nõukogule heakskiitmiseks novembris/detsembris. DB Cargo keskpika perioodi plaanid kooskõlastatakse igal aastal DB AGga ja moodustavad osa kogu kontserni hõlmavast keskpika perioodi planeerimisest. Lisaks käsitletakse keskpika perioodi plaanides sisalduvaid meetmeid ja kontseptsioone DB AG otsustusprotsessis (välja arvatud juhul, kui strateegiad on DB AGga juba eraldi kooskõlastatud).

([20]) Koostatud vastavalt Saksamaa äriseadustikule (*Handelsgesetzbuch* – HGB) ja *Aktiengesetz*'ile.

(55) Saksamaa sõnul koostatakse DB Cargo iga-aastased keskpika perioodi plaanid mitme kuu pikkuse ulatusliku protsessi raames, milles osalevad DB Cargo ja DB AG strateegia- ja kontrolliosakonnad. Mahtude ja hindade planeerimise aluseks on riiklike statistikaasutuste ja tunnustatud majandusprognoosiasutuste (nt Oxford Economics, Eurostat, riiklikud statistikaametid) analüüsid turgude ja konkurentsi arengu kohta. See statistika lisatakse sisemistele andmetele ning DB Cargo ja DB AG strateegiaosakonnad koondavad riiklike statistikaasutuste ja majandusprognoosiasutuste kogutud andmed kokku, et koostada kaubaveoturu prognoosid. Omamaiste üksuste kulude arengu eeldused on kõigi DB AG äriüksuste puhul tsentraalselt reguleeritud ja põhinevad eespool nimetatud sõltumatutel andmeallikatel. Peamised kulukategooriad on näiteks palgakulud, kütuse- ja energiakulud ning raudteekasutustasud. Lisaks võetakse arvesse rakendatavate strateegia- ja tõhususprogrammide mõju. Peale selle tegeleb DB Cargo varahaldusüksus investeeringute ja projektide üksikasjaliku planeerimisega, et tagada planeeritud mahtude realiseerimine.

(56) Keskpika perioodi plaanid hõlmavad viieaastast planeerimisperioodi; näiteks DB Cargo nõukogule 9. detsembril 2016 esitatud plaan hõlmas planeerimisperioodi 2017–2021. Keskpika perioodi plaanide pikkus on 40–159 lehekülge (2015. aasta plaan, mis sisaldab üsna põhjalikku osa projekti „Zukunft Bahn“ kohta). Keskpika perioodi plaanid sisaldavad (muu hulgas) iga järgmise viie aasta tulemus- ja finantsprognoose. DB Cargo kontserni ja DB Cargo enda puhul sisaldavad need plaanid kasumiaruande ja bilansi andmeid. Muude tütarettevõtjate puhul kajastatakse plaanides valitud näitajad. Peamised kasutatavad kasumlikkuse näitajad on ärikasumi marginaal ning rakendatud kapitali tasuvus, mille jaoks määratakse kindlaks ka sihtväärtused ([21]). Kõigis uuritaval perioodil koostatud keskpika perioodi plaanides esitati vähemalt maksueelse kasumi prognoos planeerimisperioodi lõpu seisuga. Alljärgnevalt (tabel 5) on esitatud tegevustulu pärast intresside mahaarvamist, ([22]) ärikasumi marginaal ning rakendatud kapitali tasuvus, mis oli kajastatud aastatel 2011–2021 koostatud keskpika perioodi plaanides ([23]). Tabelis 5 esitatud arvnäitajad puudutavad DB Cargo AGd.

Tabel 5

Aastatel 2011–2021 koostatud keskpika perioodi plaanid

(maksueelne kasum miljonites eurodes)

		1. planeerimis-aasta	2. planeerimis-aasta	3. planeerimis-aasta	4. planeerimis-aasta	5. planeerimis-aasta
2011	Tegevustulu pärast intresside mahaarvamist ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaal ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaali sihtväärtus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvus ([3])	–	–	–	–	–
	Rakendatud kapitali tasuvuse sihtväärtus	–	–	–	–	–

([21]) Rakendatud kapitali tasuvust kasutatakse sihttasemega näitajana alates 2015. aasta keskpika perioodi plaanist. Enne seda aastat näib sihtväärtusega näitajana olevat kasutatud ainult ärikasumi marginaali.

([22]) Seda kasutatakse käesolevas otsuses maksueelse kasumi asendusnäitajana, kui asjaomases keskpika perioodi plaanis ei ole maksueelse kasumi näitajat sõnaselgelt kajastatud.

([23]) Kui kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel ülekantavate kasumite ja kahjumite arvutamise aluseks on DB Cargo AG (sh tema omamaiste tütarettevõtjate) maksujärgne kasum (*Ergebnis nach Steuern*), mis arvutatakse vastavalt HGBs sätestatud raamatupidamispõhimõtetele, siis keskpika perioodi plaanides järgitakse rahvusvahelisi finantsaruandlusstandardeid (IFRS). Kuni 2018. aasta keskpika perioodi plaanini hõlmavad kasumi- ja kahjumiprognoosid ainult tegevustulu pärast intresside mahaarvamist.

(maksueelne kasum miljonites eurodes)

		1. planeerimis-aasta	2. planeerimis-aasta	3. planeerimis-aasta	4. planeerimis-aasta	5. planeerimis-aasta
2012	Tegevustulu pärast intresside mahaarvamist ([4])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaali sihtväärtus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvus	–	–	–	–	–
	Rakendatud kapitali tasuvuse sihtväärtus	–	–	–	–	–
2013	Tegevustulu pärast intresside mahaarvamist	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaali sihtväärtus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvus	–	–	–	–	–
	Rakendatud kapitali tasuvuse sihtväärtus	–	–	–	–	–
2014	Tegevustulu pärast intresside mahaarvamist	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaali sihtväärtus					
	Rakendatud kapitali tasuvus	–	–	–	–	–
	Rakendatud kapitali tasuvuse sihtväärtus	–	–	–	–	–
2015	Tegevustulu pärast intresside mahaarvamist	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaali sihtväärtus	–	–	–	–	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvuse sihtväärtus	–	–	–	–	13,0 %
2016	Tegevustulu pärast intresside mahaarvamist	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaali sihtväärtus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvus ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvuse sihtväärtus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(maksueelne kasum miljonites eurodes)

		1. planeerimis-aasta	2. planeerimis-aasta	3. planeerimis-aasta	4. planeerimis-aasta	5. planeerimis-aasta
2017	Tegevustulu pärast intresside mahaarvamist	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaali sihtväärtus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvus ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvuse sihtväärtus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	Tegevustulu pärast intresside mahaarvamist	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaali sihtväärtus	–	–	–	–	–
	Rakendatud kapitali tasuvus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvuse sihtväärtus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2019	Tegevustulu pärast intresside mahaarvamist	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaali sihtväärtus	–	–	–	–	–
	Rakendatud kapitali tasuvus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvuse sihtväärtus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2020	Maksueelne kasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaali sihtväärtus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvus ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvuse sihtväärtus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2021	Maksueelne kasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Ärikasumi marginaali sihtväärtus	–	–	–	–	–
	Rakendatud kapitali tasuvus ([5])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Rakendatud kapitali tasuvuse sihtväärtus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

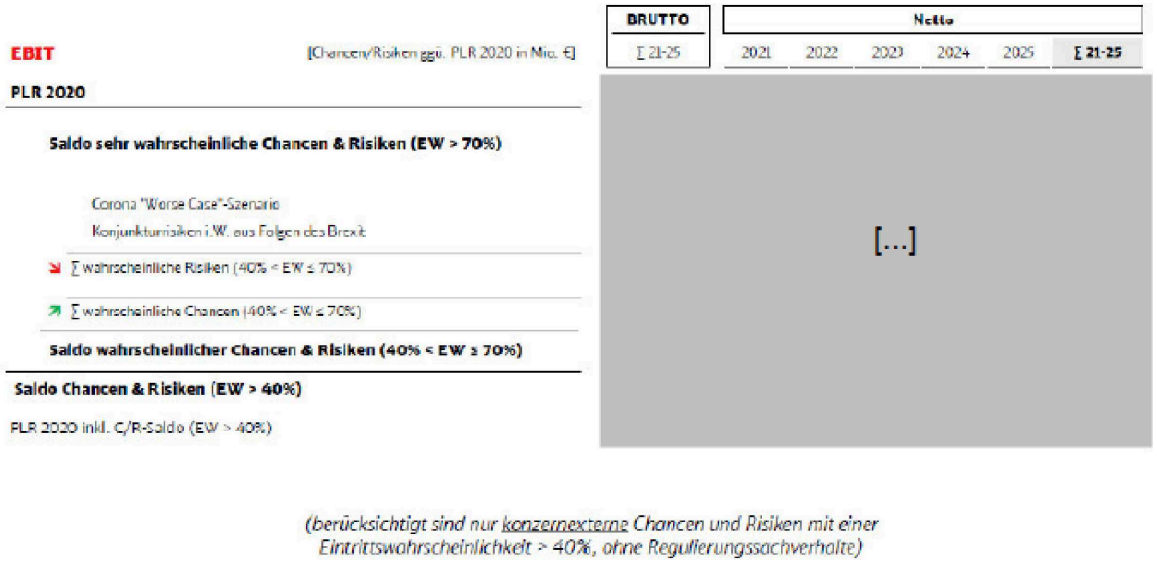
([1]) Plaanis viidatakse II tegevustulule („*Betriebsergebnis II*“), mis komisjoni arusaamise kohaselt on sama, mis tegevustulu pärast intresside mahaarvamist.
([2]) Protsendina tuludest.
([3]) Rakendatud kapitali tasuvust ei kasutatud tulemusnäitajana enne 2015. aastat, keskpika perioodi plaanid sisaldavad rakendatud kapitali näitajat.
([4]) Tegevustulu pärast intresside mahaarvamist („*operatives Ergebnis nach Zinsen*“).
([5]) Rakendatud kapitali tasuvuse prognoosid on kättesaadavad ainult DB Cargo kontserni kohta.
Allikas: Saksamaa esitatud DB Cargo keskpika perioodi plaanid.

(57) Finantsplaneeringute kõrval sisaldavad keskpika perioodi plaanid põhjalikke analüüse seniste ja prognoositavate turusuundumuste kohta, sealhulgas nende mõju kohta tulemuslikkusele, ning alates 2016. aastast ka kirjeldust ja hinnangut DB Cargo tulemuslikkuse parandamiseks rakendatavate strateegiate ja meetmete kohta, sealhulgas nende meetmete kohta, mida võetakse DB Cargos kogu DB kontserni hõlmavate restruktureerimisalgatuste raames, nagu „*Zukunft Bahn*“ või „*Starke Schiene*“ („Tugev raudtee“, millele lisandub konkreetselt DB Cargoga seotud algatus „Starke Cargo“ („Tugev Cargo“). Lisaks esitatakse võrdlus eelmiste keskpika perioodi plaanidega ja selgitused eelmistest plaanidest kõrvalekaldumise kohta.

(58) Alates 2015. aastast sisaldavad keskpika perioodi plaanid ka selliste riskide ja võimaluste prognoosi, mis võivad mõjutada ärikasumit ja mille realiseerumise tõenäosus on üle 40 %, kuid mis ei ole hõlmatud planeerimise põhistsenaariumiga. 2017., 2019. ja 2020. aasta plaanides määratleti selles kategoorias ainult täiendavad riskid. Täiendavaid võimalusi kindlaks ei tehtud. 2020. aasta plaanist aastateks 2021–2025 nähtub, et need täiendavad riskid võivad olla märkimisväärsed, nagu on kirjeldatud allpool joonisel 3: riskid ja võimalused keskpika perioodi plaanis aastateks 2021–2025 ([24]).

Joonis 3

Riskid ja võimalused keskpika perioodi plaanis aastateks 2021–2025



Allikas: Saksamaa esitatud keskpika perioodi plaan 2020. aastast ([25]).

([24]) Antud juhul seisneb põhistsenaariumiga hõlmamata suur risk selles, et turg kasvab oodatust vähem.

([25]) *Saksakeelse originaali tõlge:*
Esimene rida: bruto / neto
Teine rida: võimalused/riskid võrreldes planeerimisvooruga 2020, miljonites eurodes
Neljas rida: väga tõenäoliste võimaluste ja riskide tasakaal (ootus > 70 %)
Viies rida: koroonapandeemia halvim stsenaarium
Kuues rida: Brexitist tulenevad majandustsükliriskid laiemas tähenduses
Seitsmes rida: tõenäolised riskid (40% < ootus ≤ 70%)
Kaheksas rida: tõenäolised võimalused (40% < ootus ≤ 70%)
Üheksas rida: tõenäoliste võimaluste ja riskide tasakaal (40% < ootus ≤ 70%)
Kümnes rida: võimaluste ja riskide tasakaal (ootus > 40 %)
Üheteistkümnes rida: planeerimisvoor 2020, sh võimaluste ja riskide tasakaal (ootus > 40 %)
Sulgudes: (hõlmab ainult kontserniväliseid võimalusi ja riske, mille oodatav väärtus on > 40 %, v.a reguleerimisega seotud juhtumid).

(59) Lisaks keskpika perioodi plaanidele koostatakse äristrateegiaid käsitlevaid dokumente aeg-ajalt ka seoses konkreetsete sündmustega, näiteks DB Cargo nõukogu erakorraliste koosolekute tarbeks, nagu 2017. aasta jaanuari koosolek, kus käsitleti projekti „Zukunft Bahn“ ja arutati DB Cargo strateegiaid ([26]). Kaubaveoturu kohta erianalüüside ja turuaruannete saamiseks kasutatakse spetsialiseerunud väliseid teenuseosutajaid, nagu SCI Verkehr. Üksikasjalikke liiklusaruandeid koostavad äriühingu osakonnad.

(60) Saksamaa sõnul oli alates 2012. aastast kuni umbes 2019. aastani DB Cargo kahjumi peamiseks põhjuseks kogumisrongivedude segment. Erinevalt varasemast perioodist ei ole alates 2019./2020. aastast enam võimalik seda mõju selgelt eristada. Tabelist 6 nähtub, et perioodil, mida iseloomustas COVID-19 pandeemia, ei saavutatud kasumlikkust üheski segmendis (kogumisrongiveod, marsruutrongiveod, kombineeritud transport). Kogumisrongivedude segmendis, mille arvele langes aastatel 2020–2022 ligikaudu 30 % DB Cargo käibest, kantud kahjumid moodustasid aga üle poole sama perioodi kogukahjumist.

Tabel 6

Ärikasum 2012.–2022. aastal segmentide kaupa

(miljonites eurodes)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kogumisrongiveod	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marsruutrongiveod	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kombineeritud transport	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa 9. novembri 2023. aasta esildis.

(61) 2019. aastal tellis DB AG Oliver Wymanilt, SCI Verkehrilt ja CK Rail&Logisticsilt uuringu kogumisrongivedude sektori kohta (*Strategischer Review des Einzelwagenverkehrs* – strateegiline ülevaade kogumisrongivedude sektorist; edaspidi „kogumisrongivedude uuring“). Kogumisrongivedude uuring valmis 2019. aasta oktoobris ja seda muudeti veidi 2020. aasta jaanuaris, kuid muudatused ei mõjutanud uuringu tulemusi. Uuringus kirjeldati ja hinnati kogumisrongivedude turgu Saksamaal ja Euroopas ning DB Cargo kogumisrongivedude segmenti ja toodi välja võimalikud edasised tegevussuunad DB Cargo kogumisrongivedude segmendis.

(62) Kogumisrongivedude uuringus välja toodud alternatiivsed edasised tegevussuunad olid järgmised.

(1) Segmendi edasiarendamine koos täiendava abi ja riigi toetusega: kogumisrongivedude segmenti arendatakse edasi ärimudeli sihipärase optimeerimise ning kasvu- ja innovatsiooniprogrammi rakendamise kaudu. Suurendatakse veoteenuste tulemuslikkust ja piirkondade hõlmatust. Kogumisrongivedude osutamist tuleks toetada sihipärase abiga. Edendatakse investeeringuid moderniseerimisse ja seega tõhususe suurendamisse pikas perspektiivis.

(2) Edasiarendamine ilma riigi täiendava toetuseta: kogumisrongivedude segmenti arendatakse nii, et segment toetaks kaubaveo üleviimist maanteelt raudteele. Ärimudelit optimeeritakse (sarnaselt variandile, mille puhul segmenti arendatakse edasi koos abi ja riigi toetusega) ning rakendatakse kasvu- ja innovatsiooniprogrammi. Et aga investeerimissuutlikkus on riigi toetuse puudumise tõttu piiratud, tuleks innovatsioonile ja kasvule suunatud investeeringuid teha valikuliselt ja edasi lükata.

([26]) Aastatel 2009–2015 tutvustasid eri ärisegmendid oma strateegiaid kontserni juhtkonnale DB kontserni strateegilise juhtimise protsessi raames. See korrapärane protsess lõpetati 2016. aastal.

(3) Põhiklientidele keskendumine: selle stsenaariumi korral vähendataks kogumisrongivedude segmenti, et keskenduda majanduslikule tuumale. Keskendumise eesmärk on ühildada „ankurklientidele“ ([27]) pakutavad teenused laiaulatusliku ja stabiilse liiklusega. Kaubajaamad, mida ei ole võimalik kulutõhusalt käitada („*eigenwirtschaftlich*“), vaadatakse koos klientidega läbi, et saavutada kulusid katvad hinnad. Kui kulusid katvat lahendust koos klientidega ei leita, lõpetatakse teenuse osutamine asjaomases kaubajaamas. Lisatasuta pakutakse teenust korrapäraselt ainult kaubajaamades, kus tööpäevas teenindatakse vähemalt üht vagunit.

(4) Segmendi sulgemine: see stsenaarium hõlmab kogumisrongivedude korrapärast lõpetamist.

(63) Kogumisrongivedude uuringus vaadeldi kogumisrongivedude segmendi panust DB Cargo 2023. ja 2030. aasta tuludesse nelja käsitletud stsenaariumi korral.

Tabel 7

Panus DB Cargo tuludesse 2023. ja 2030. aastal eri stsenaariumide korral

(miljonites eurodes)

	Edasiarendamine riigi toetusega	Edasiarendamine riigi toetuseta	Keskendumine	Segmendi sulgemine
2023. aasta	[…]	[…]	[…]	[…]
2030. aasta	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Kogumisrongivedude uuring Saksamaa esitatud kujul.

(64) Nelja stsenaariumi hindamisel lähtuti kuuest kriteeriumist:

1) kasu riigi majandusele („*volkswirtschaftlicher Nutzen*“): mõju Saksamaale kui tööstuspiirkonnale;

2) keskkonnakasu („*ökologischer Nutzen*“): mõju kaubaveo kestlikkusele Saksamaal;

3) DB Cargo strateegiline positsioneerimine („*Strategische Positionierung DB Cargo*“): mõju DB Cargo ärimudelile;

4) DB Cargo finantsseisund („*Finanzen DB Cargo*“): mõju DB Cargo finantsseisundile, võttes aluseks peamised tulemusnäitajad. Tähelepanu on suunatud sellele, millist mõju avaldab kogumisrongivedude segment DB Cargo tuludele ja mil määral on võimalik tulude puudujääki vähendada;

5) DB Cargo töötajad („*Personal DB Cargo*“): mõju tööhõiveolukorrale. Seejuures võetakse arvesse riigi osalusega äriühingu „erilist vastutust“ Saksamaa töötajate eest, keda 2018. aastal oli üle 17 000;

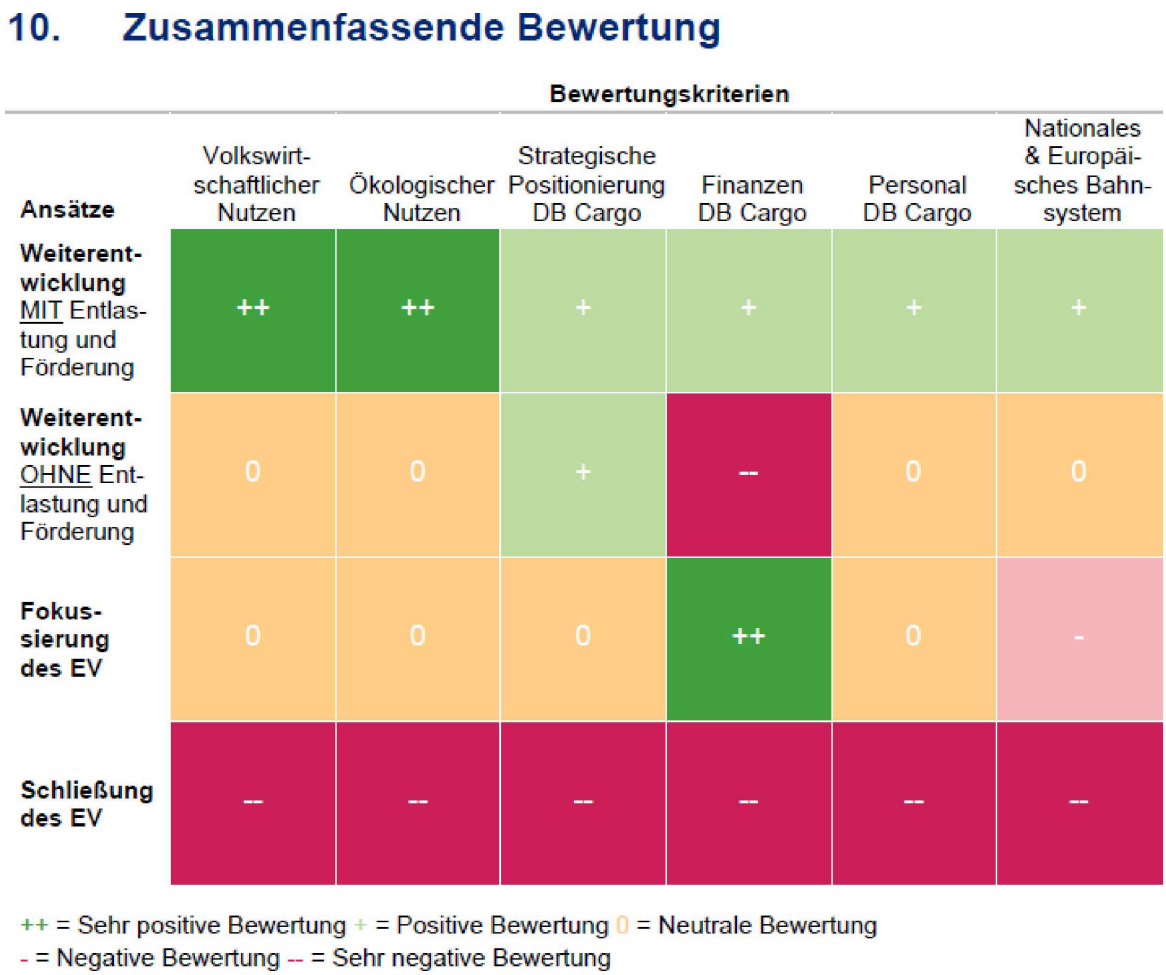
6) riigisisene ja Euroopa raudteesüsteem („*Nationales & Europäisches Bahnsystem*“): Euroopa raudteesüsteemile avalduva mõju näitaja on piiriüleste vedude osakaal kogumisrongivedude segmendis. Lisaks hinnatakse, kui paindlikult saab nende vedude võrku Saksamaal ja Euroopas laiendada, et reageerida muutuvale turudünaamikale.

(65) Nende kriteeriumide põhjal leiti kogumisrongivedude uuringus, et üldiselt on kõige soodsam stsenaarium see, mille kohaselt kogumisrongivedude segmenti arendatakse edasi täiendava abi ja riigi toetusega, samal ajal kui DB Cargo finantsseisundile avaldaks kõige suuremat positiivset mõju ankurklientidele keskendumine. Alljärgnevalt (joonisel 4) on esitatud kogumisrongivedude uuringus tehtud järelduste maatriks.

([27]) „Ankurkliendid“ määrataks kindlaks kvantitatiivsete ja kvalitatiivsete tegurite alusel.
Kvantitatiivsed tegurid: kaubaveotulud, vagunite arv, tariifsete tonnkilomeetrite arv.
Kvalitatiivsed tegurid: liikluse stabiilsus ja prognoositavus, klientide sõltuvus kogumisrongivedudest, maksevalmidus, kliendi pikaajaline äripotentsiaal.

Joonis 4

Kogumisrongivedude segmendi stsenaariumide hindamise järeldused



Allikas: Kogumisrongivedude uuring Saksamaa esitatud kujul ([28]).

([28]) *Saksakeelse originaali tõlge:*

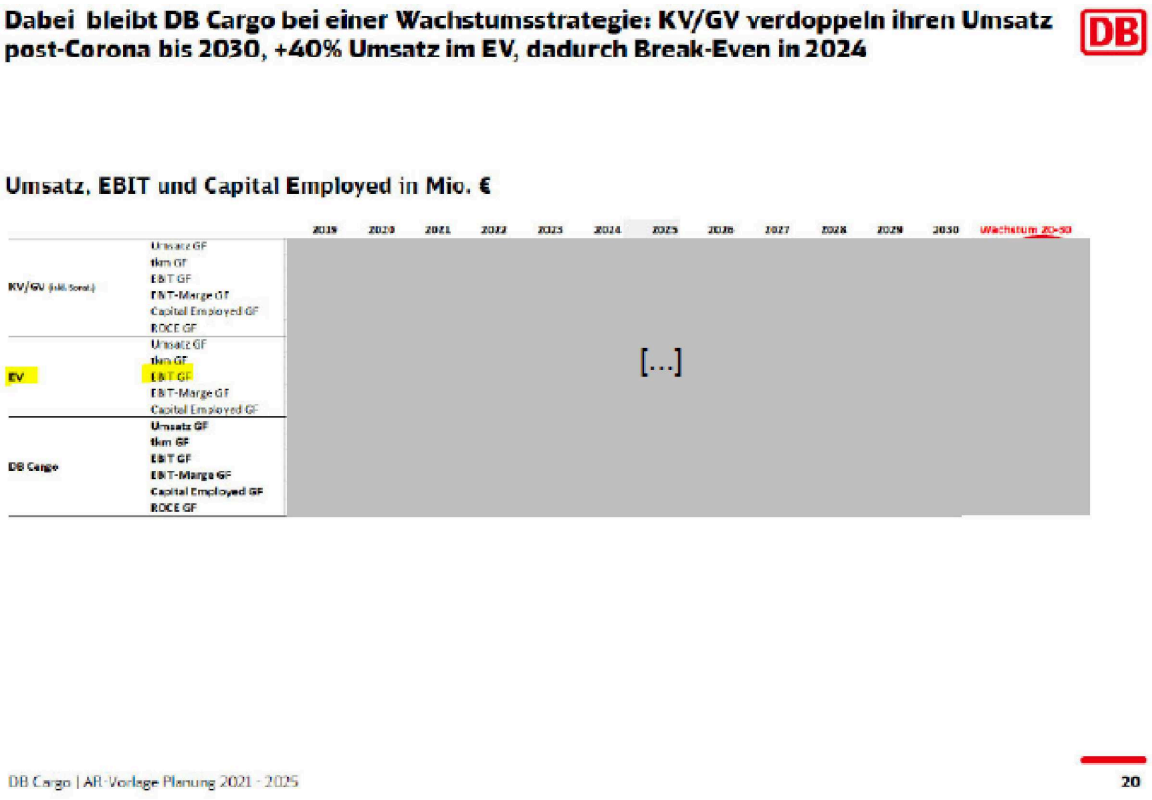
	Hindamiskriteeriumid					
Lähenemisviis	Kasu riigi majandusele	Keskkonnakasu	DB Cargo strateegiline positsioneerimine	DB Cargo finantsseisund	DB Cargo töötajad	Riigisisene ja Euroopa raudteesüsteem
Segmendi edasiarendamine koos täiendava abi ja riigi toetusega						
Edasiarendamine ilma riigi täiendava toetuseta						
Põhiklientidele keskendumine						
Segmendi sulgemine						

++ = väga positiivne hinnang + = positiivne hinnang 0 = neutraalne hinnang
- = negatiivne hinnang -- = väga negatiivne hinnang

(66) 2020. aastal pandi DB Cargos paika uus juhtkond ja ka uus äristrateegia („Tugev Cargo“ – „*Starke Cargo*“). Kogumisrongivedude uuringu järeldusi DB Cargo üldises äristrateegias otseselt ei rakendatud, kuid need olid oluline alus strateegia „Starke Cargo“ väljatöötamisel. Uus äristrateegia oli sisuliselt kasvustrateegia ja selles nähti kogumisrongivedude segmendi jaoks ette strateegia, mis sisaldas paralleele kogumisrongivedude uuringu variandiga „segmendi edasiarendamine koos täiendava abi ja riigi toetusega“. Selleks oli kaks põhjust: i) eeldati, et riigi toetus jätkub tulenevalt poliitilisest tahtest veelgi edendada üleminekut maanteetranspordilt raudteetranspordile, ii) segmendi vähendamise stsenaariumiga kaasneva negatiivse võrguefekti riski peeti suureks. 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaani kohaselt jääks kogumisrongivedude segment pikas perspektiivis endiselt tegevuslikult (ärikasumi mõttes) kahjumlikuks (vt joonis 5).

Joonis 5

DB Cargo näitajad 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaani kohaselt ärisegmentide kaupa



Allikas: Saksamaa esitatud keskpika perioodi plaan 2020. aastast ([29]).

(67) Strateegia „Starke Cargo“ rakendamise ajal, 1. juulist 2018 kuni 30. juunini 2023, kehtis kogu sektoris juba riigi toetus „*Trassenkostenentlastung*“ (raudteekasutustasude vähendamine), mille maht oli 350 miljonit eurot aastas (hiljem pikendati seda toetust ka 2023. aastale järgnevaks perioodiks) ([30]). Peale selle eeldas DB Cargo alates 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaanist 2021.–2025. aastaks riigi toetust „*Anlagenpreisförderung*“ (rongikooste toetamine) kogusummas 200 miljonit eurot (föderaalne digi- ja transpordiministeerium otsustas selle toetuse võimaldamise 2020. aastal) ([31]).

([29]) *Saksakeelse originaali tõlge* [ainult esiletõstetud osa]:
Kogumisrongivedude segment / ärikasum, GF.

([30]) Heaks kiidetud komisjoni 10. detsembri 2018. aasta otsusega C(2018) 8744 final riigiabi SA.51956 kohta – abikava raudtee-kaubaveo edendamiseks (ELT C 14, 11.1.2019, lk 1); muudetud ja pikendatud komisjoni 19. detsembri 2023. aasta otsusega C(2023) 9130 final riigiabi SA.109540 (2023/N) kohta – raudteekasutustasude osalise rahastamise kaudu raudtee-kaubaveo edendamise abikava pikendamine ja muutmine (ELT C, C/2024/800, 16.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/800/oj).

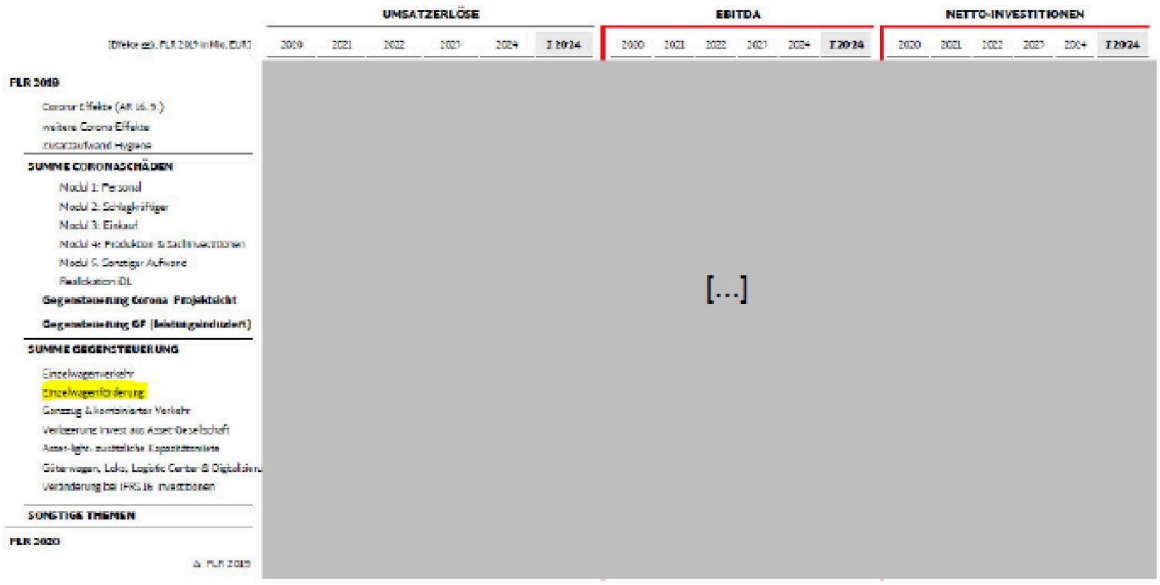
([31]) Heaks kiidetud komisjoni 4. novembri 2020. aasta otsusega C(2020) 7533 final riigiabi SA.58046 (2020/N) kohta – raudtee-kaubaveo (kogumisrongivedude) toetamine (ELT C 421, 4.12.2020, lk 1).

(68) Sarnaselt 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaanile sisaldavad 2021. ja 2022. aasta plaanid samuti DB Cargo kogumisrongivedude segmendile antavat riigiabi, nagu on näidatud allpool joonisel 6: riigi toetus kogumisrongivedudele 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaani kohaselt.

(69) 2021. ja 2022. aasta plaanid ei hõlma aga mitte ainult toetust rongikoostele („*Anlagenpreisförderung*“), vaid ka täiendavat toetust kogumisrongivedudele. Sellega seoses mainitakse 2022. aastal koostatud keskpika perioodi plaanis vajadust täiendava 198 miljoni euro järele lisaks föderaaleelarves ette nähtud 102 miljonile eurole.

Joonis 6

Riigi toetus kogumisrongivedudele 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaani kohaselt

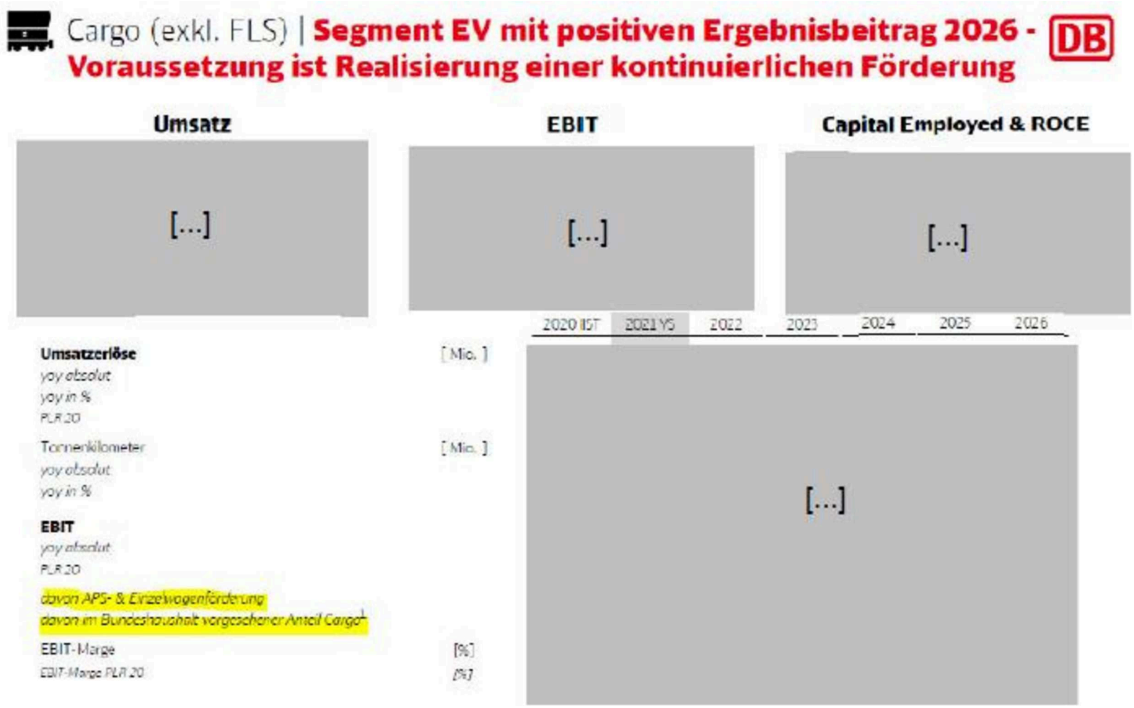


Allikas: *Saksamaa esitatud DB Cargo keskpika perioodi plaan 2020. aastast* ([32]).

([32]) *Saksakeelse originaali tõlge* [ainult esiletõstetud osa]:
Kogumisrongivedude toetamine.

Joonis 7

Riigi toetus kogumisrongivedudele 2021. aastal koostatud keskpika perioodi plaani kohaselt

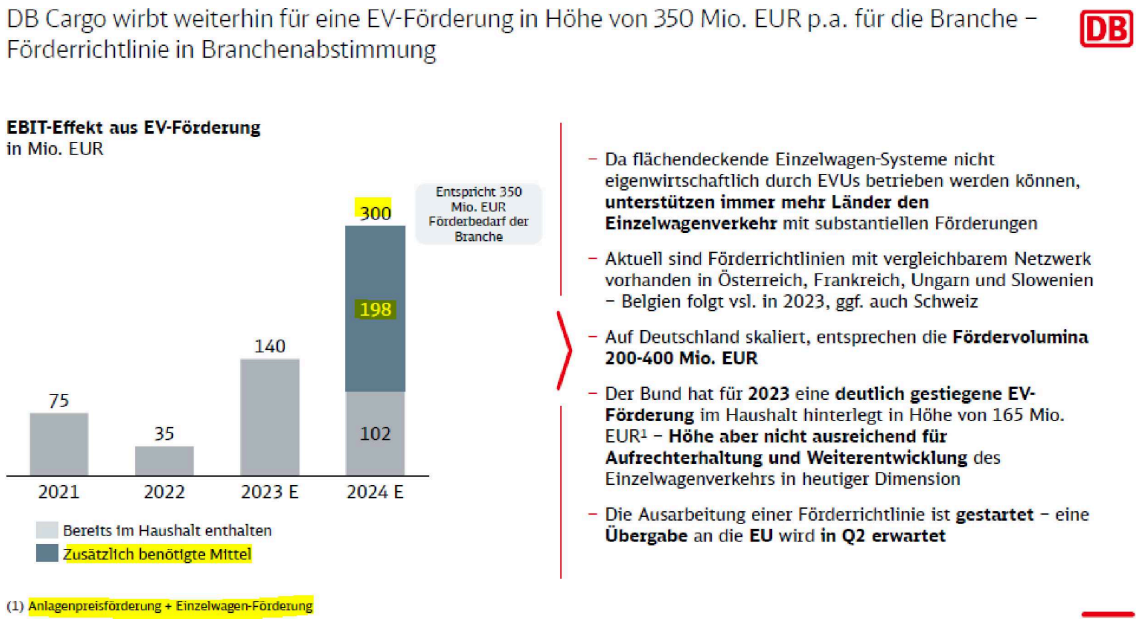


Allikas: Saksamaa esitatud DB Cargo keskpika perioodi plaan 2021. aastast ([33]).

([33]) *Saksakeelse originaali tõlge* [ainult esiletõstetud osa]:
Sh rongikooste ja kogumisrongivedude toetamine
Sh föderaaleelarves DB Cargo jaoks ette nähtud osa.

Joonis 8

Riigi toetus kogumisrongivedudele 2022. aastal koostatud keskpika perioodi plaani kohaselt



Allikas: Saksamaa esitatud DB Cargo keskpika perioodi plaan 2022. aastast ([34]).

2.3.2. *Kontsernisiseste teenuste hinnastamine (2. meede)*

(70) DB AG pakub kontsernisiseste lepingute alusel DB kontserni äriühingutele, sealhulgas DB Cargole, mitmesuguseid teenuseid ja tugifunktsioone.

(71) Komisjon tegi kindlaks järgmised DB Cargole osutatavad kontsernisisesed teenused: i) analüüsid (suurandmete analüüsid, prognoosid, liiklusmudelid), ii) raamatupidamine, iii) kinnisvara, iv) IT-teenused, v) personaliteenused, vi) koolitus (menetluse algatamise otsuse põhjendus 26).

(72) Kontsernisiseste teenuste kulud kannab kontsernisiseste lepingute alusel DB Cargo. Menetluse algatamise otsuses leidis komisjon siiski, et DB Cargole osutatavad kontsernisisesed teenused ei pruugi piirduda põhjenduses 71 nimetatud teenustega: DB AG avaldatud teabe kohaselt (vt näiteks DB AG 2016. aasta koondaruanne ([35])) ei jäetud mõningate kontsernisiseste teenuste, näiteks turundus-, personali-, side- ja õigusteenuste kulusid DB Cargo kanda, vaid need kandis DB AG (menetluse algatamise otsuse põhjendused 27 ja 28).

([34]) *Saksakeelse originaali tõlge* [ainult esiletõstetud osa]:
Vajalikud täiendavad rahalised vahendid
(1) Rongikooste ja kogumisrongivedude toetamine.

([35]) DB AG 2016. aasta koondaruanne, lk 75, https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Englisch/2016e/Berichte/IB_2016_dbkonzern_en_pdf.pdf (vaadatud 3. detsembril 2021): „Kontsernifunktsioonidega seotud kulusid ei kanna äriüksused (kontsernitasud puuduvad). Selleks et vältida moonutusi või meelevaldseid maksenõudeid, kannab osutatud teenuste kulud valdusettevõtja ise ja neid ei kanta üle. See tähendab, et kontserni äriühingud ei maksa nende teenuste eest kontsernitasu.“

2.3.3. *DB rahahaldusüksuse soodsad laenutingimused (3. meede)*

(73) DB rahahaldusüksus annab DB Cargole lühi- ja pikaajalisi laene. DB rahahaldusüksus on DB AG üksus, mis vastutab kontserni rahahalduse ja rahastamise eest.

(74) Kontsernisisesed laenud DB AG 100 % osalusega tütarettevõtjatele, nagu DB Cargo, ei ole tagatud, kuna DB AG kui DB Cargo ainuaktsionär tegutseb nii omakapitali andjana kui ka laenuandjana. Seega on DB Cargol olnud võimalik sõlmida laenulepinguid ilma, et ta oleks pidanud kasutama oma varasid tagatisena.

(75) Saksamaa tunnistas lühiajaliste laenude olemasolu ja kinnitas, et alates 2013. aastast on DB Cargo saanud DB rahahaldusüksuselt järgmised pikaajalised laenud, mida ei ole veel tagasi makstud:

Tabel 8

Tagasi maksmata pikaajalised laenud (olukord 24. juunil 2020)

	Nominaalväärtus (eurodes)	Laenujääk seisuga 20.3.2020 (eurodes)	Sõlmimis-kuupäev	Alguskuu-päev	Lõppkuu-päev	Intressimäär
1	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: menetluse algatamise otsus.

2.3.4. *DB Cargos töötavate ametnike töötasude osaline katmine BEVi poolt (4. meede)*

(76) 4. meede seisneb BEVi poolt DB Cargosse suunatud raudteeametnike (ametnikud, kes töötasid riiklikus raudtee-ettevõttes Deutsche Bundesbahn enne seda, kui see ettevõte kujundati ümber äriühinguks ja sellest sai DB AG) töötasude osalises katmises riigi poolt.

(77) Saksamaa raudteesektori liberaliseerimisel, ([36]) mis hõlmas Saksamaa riikliku raudtee-ettevõtte ümberkujundamist aktsiaseltsiks (*Aktiengesellschaft*) alates 1994. aastast (vt põhjendused 11 ja 15), asutas Saksamaa föderaalse raudteefondi (*Bundeseisenbahnvermögen* – BEV) ja rahastas seda oma vahenditest. Fondi üks eesmärke oli võtta üle varem Deutsche Bundesbahni teenistuses olnud raudteeametnikud ja toetada nende suunamist DB AGsse (ja sealt omakorda DB kontserni tütarettevõtjatesse, nagu DB Cargo), kui neid ei olnud juba suunatud tööle mujale. Ametlikult on raudteeametnike tööandjaks BEV, kes vastutab ka pensionile jäänud ametnike pensionide ja raudteeametnike tervisekindlustuse haldamise eest. Kuna seaduse kohaselt ei saa riigiametnikke ilma konkreetse õigusliku aluseta eraõiguslikesse äriühingutesse tööle suunata, lisati Saksamaa Liitvabariigi põhiseadusesse (Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland) suunamissüsteemi õigusliku alusena artikli 143a lõige 1, mis võimaldab BEVil raudteeametnikke tööle suunata. Samuti on kindlaks tehtud, et BEV on suunanud raudteeametnikke tööle eraõiguslikesse äriühingutesse, näiteks DB AG konkurentide juurde, ja mõningatesse riigiasutustesse. Need vähesed suunamised põhinevad üksnes föderaalse avaliku teenistuse seaduse (Bundesbeamtengesetz, edaspidi „BBG“) ([37]) §-l 29, mille kohaselt on suunamiseks nõutav asjaomase ametniku nõusolek.

(78) Saksamaa raudteede ümberkujundamise protsess korraldati kooskõlas Deutsche Bahn AG asutamise seadusega (*Deutsche Bahn Gründungsgesetz*, edaspidi „DBGrG“), milles on muu hulgas sätestatud BEVi ja DB AG vahelised suhted. Õigusnorm, mis reguleerib raudteeametnike suunamist BEVist DB AGsse, on DBGrG § 12. DBGrG § 12 lõigete 2 ja 3 kohaselt säilib DB AGsse suunatud raudteeametnikel ametniku staatus. DBGrG § 12 täiendavad DBGrG §§ 21 ja 23, millega nähakse ette DB AG kohustus hüvitada suunatud töötajatega seotud kulud BEVile vastavalt põhimõttele „als-ob-Kosten“ („justkui kulud“). DBGrG § 21 lõikes 1 on sätestatud, et DB AG „teeb tema juurde DBGrG § 12 lõigete 2 ja 3 kohaselt tööle suunatud ametnike eest BEVile makseid summas, mis vastab kuludele, mis tal tekivad või mida ta on kohustatud tasuma tema palgatavate võrreldavate uute töötajate töö eest, sealhulgas tööandja osa kohustuslikust sotsiaalkindlustusest ja täiendav tööandjapension“ ([38]).

(79) Hüvitamissüsteemi üksikasju reguleerib BEVi ja DB AG vahel DBGrG § 21 lõike 8 alusel sõlmitud leping. Hüvitatavad kulud arvutatakse iga ametniku kohta eraldi, liidetakse kokku ja hüvitatakse BEVile igakuiselt. DB AG tasub BEVile ka proportsionaalse osa personalihalduskuludest. DBGrG § 13 kohaselt on BEVil õigus kontrollida suunatud raudteeametnike asjaomasesse palgarühma liigitamise õigsust, kusjuures hüvitatavad tööjõukulud sõltuvad suurel määral sellest liigitusest. Lisaks koostatakse personalikulude hüvitamise aastaaruandeid, mille kinnitab sõltumatu audiitor.

(80) Töötajad suunatakse DB AGsse kui kontserni, mitte mõnda tema tütarettevõtjatest. Seega hüvitab DB AG kontserni suunatud ametnikega seotud personalikulud BEVile DB AG. DB Cargo ei tee makseid personalikulude eest otse BEVile.

([36]) Liidus on alates 1991. aastast töötatud välja õigusakte raudteede avamiseks konkurentsile, et aidata suurendada raudteede osakaalu transpordis maantee- ja lennutranspordi arvelt. Pärast komisjoni järjestikuseid ettepanekuid võttis liidu seadusandja vastu neli õigusaktide kogumit, mida nimetatakse neljaks raudteepaketiks (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_et). Raudtee-kaubaveoteenuste liberaliseerimise seisukohast peetakse oluliseks teist raudteepaketti, mis koosneb erinevatest 2004. aastal vastu võetud õigusaktidest ja millega raudtee-kaubaveoturg avati täielikult konkurentsile. Raudtee-kaubaveosektori puhul loetakse täieliku liberaliseerimise kuupäevaks 1. jaanuari 2007, sest alates sellest kuupäevast anti tegevusluba omavatele raudtee-kaubaveoettevõtjatele vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivile 2004/51/EÜ (millega muudeti nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta; ELT L 164, 30.4.2004, lk 164, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj) iga liiki raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks võrdsetel tingimustel juurdepääs taristule kõigis liikmesriikides.

([37]) Selle sätte kohaselt võivad riigiametnikud, kui nad on andnud selleks nõusoleku, ajutiselt tegeleda oma tööülesannetele vastava tegevusega avaliku sektori asutuses või muus asutuses, kui avalik huvi seda nõuab.

([38]) DBGrG § 21 sätteid ei ole reegli „als-ob-Kosten“ osas alates 1994. aastast muudetud. DBGrG §-s 21 2021. aasta mais tehtud väikesemahuliste muudatustega kehtestati DB AG kohustus jätkata personalikulude hüvitamist isegi juhul, kui suunatud raudteetöötaja koondati pärast ratsionaliseerimismeetmete rakendamist.

(81) Kui BEV suunab raudteeametnikud tööle mõne muu eraettevõtja juurde kui DB AG, sõlmib BEV asjaomase raudteeveo-ettevõtjaga lepingu personalivahenduskulude hüvitamiseks. Selliste lepingute sätted vastavad DBGrG § 21 sätetele, sh põhimõttele „als-ob-Kosten“.

(82) 4. meede puudutab ainult 1994. aastal Deutsche Bundesbahni ümberkujundamise ajal olemas olnud raudteeametnikke; alates 1993. aastast ei võetud tööle ühtegi uut raudteeametnikku. Seega on 4. meede seotud ametnike rühmaga, mis pidevalt ja kiiresti kahaneb, arvestades selle rühma vanuselist struktuuri (üle 60 % asjaomastest töötajatest läheb pensionile enne 2032. aastat). 2023. aasta seisuga hõlmas meede ainult ligikaudu 8 % DB Cargo kogu tööjõust.

2.4. **Menetluse algatamise põhjused**

(83) Komisjoni poolt menetluse algatamise otsuses esitatud esialgse hinnangu kohaselt kujutavad neli uuritavat meedet endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(84) Mis puudutab *kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingut*, siis arvestades lepingu kestust, selle alusel kahjumite katmise ülempiiri puudumist ning pidevaid kahjumeid alates lepingu sõlmimisest, tekkis komisjonil kahtlus, et DB MLi ja DB AG poolt DB Cargo korduvate kahjumite jätkuv katmine, ilma et oleks hinnatud, kas ülejäänud kapitali päästmiseks tuleks kasumi ja kahjumi ülekandmise leping lõpetada, võis anda DB Cargole põhjendamatu ja valikulise eelise ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Selle kahtluse tõttu palus komisjon täiendavalt selgitada õiguslikku raamistikku ja äriühingu struktuuri ning DB AG kontsernisiseseid lepingulisi kokkuleppeid, mille alusel emaettevõtja võtab DB Cargo kahjumid aastast aastasse enda kanda. Lisaks märkis komisjon, et kasumi ja kahjumi ülekandmise leping on omistatav Saksa riigile, peamiselt seetõttu, et DB Cargo ja tema emaettevõtja DB AG kuuluvad täies ulatuses Saksa riigile ning sellega seoses on riigil võimalik nimetada ametisse nende äriühingute nõukogu liikmeid, ning seadusest tuleneva nõude tõttu, et aktsionär peab kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu ametlikult heaks kiitma. Komisjon nentis, et DB AG ja DB Cargo on asutatud eraõiguslike *Aktiengesellschaft*'idena, mis tähendab, et nende äriühingute aktsionäride üldkoosolekud ei saa põhimõtteliselt anda juhiseid oma äriühingu juhatusele. Samuti nentis komisjon, et DB AG nõukogu ei koosne enamuses valitsuse esindajatest. Võttes aga arvesse raudtee-kaubaveo strateegilist tähtsust föderaalvalitsuse transpordipoliitika seisukohast, ei saanud komisjon käesoleva juhtumi kontekstis välistada, et DB AG nõukogus esindatuse kaudu võis riik kaudselt mõjutada juhatuse otsuseid.

(85) *Kontsernisiseste teenuste hinnastamise* puhul nentis komisjon muu hulgas, et DB AG avaldatud teabe kohaselt osutatakse kontsernisiseseid teenuseid DB Cargole tasuta või turuhinnast madalama hinnaga ning et Saksamaa ei ole esitanud analüüse ega andmeid, mis toetaksid tema väidet, et neid teenuseid osutatakse turutingimustel. Komisjon märkis, et kuna puuduvad piisavad tõendid selle kohta, et DB AGga sõlmitud lepingute alusel DB Cargole osutatavad kontsernisisesed teenused vastavad tavapärastele turutingimustele, ei saa välistada, et need teenused annavad DB Cargole eelise ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Komisjon palus Saksamaal esitada täiendavat teavet ja tõendeid DB Cargole osutatavate kontsernisiseste teenuste kohta, eelkõige DB Cargole teenuste osutamise lepingute tingimuste ja teenuste kulubaasi kohta ning muud turuhindadele vastava hinnastamisega seotud teavet. Lisaks ei saanud komisjon välistada, et 2. meede on omistatav Saksa riigile. Sellega seoses võttis komisjon arvesse asjaolu, et DB Cargo ja tema emaettevõtja DB AG kuuluvad täies ulatuses Saksa riigile ning sellega seoses on riigil võimalik teha DB AG aktsionäride üldkoosolekul kõiki otsuseid iseseisvalt, aga ka asjaolu, et DB AG otsus osutada oma tütarettevõtjatele kontsernisiseseid teenuseid võib avaldada olulist mõju DB AG eelarvele ja seega aktsionäri huvidele.

(86) *DB rahahaldusüksuse laenutingimuste* puhul nentis komisjon muu hulgas, et Saksamaa ei ole esitanud tõendeid, mis toetaksid tema väidet, et need tingimused on kooskõlas turutingimustega ja reaalturuväärtuse põhimõttega. Lisaks märkis komisjon, et Saksamaa väites ei arvestata asjaolu, et tänu kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingule on DB Cargol parem krediidireiting, samas kui asjakohaste liidu valdkondlike õigusaktide kohaselt võib vertikaalselt integreeritud ettevõtja osaks olevate juriidiliste isikute vahelisi laene anda üksnes asjaomase üksuse individuaalset riskiprofiili arvesse võttes. Peale selle võttis komisjon arvesse asjaolu, et DB Cargo ei ole andnud ühegi tagasi maksmata pikaajalise laenu jaoks mingit tagatist.

(87) Nende asjaolude põhjal leidis komisjon, et ei saa välistada, et DB Cargo on DB rahahaldusüksuselt potentsiaalselt saanud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses eelise rahastamistingimuste näol, mis ei ole kooskõlas turutingimustega. Komisjon kutsus Saksamaad ja huvitatud isikuid üles esitama lisateavet ja tõendeid, et teha kindlaks, kas DB rahahaldusüksuse poolt DB Cargole antud laenud vastavad turutingimustele. Komisjon ei saanud ka välistada, et 3. meede on omistatav Saksa riigile. Sellega seoses võttis komisjon arvesse asjaolu, et DB Cargo ja tema emaettevõtja DB AG kuuluvad täies ulatuses Saksa riigile. Komisjon asus esialgu seisukohale, et varahaldusteenuste korraldus ja hinnatingimused võivad avaldada märkimisväärset mõju DB AG eelarvele. Seetõttu ei saa välistada, et otsus selle kohta, kuidas ja millistel tingimustel tütarettevõtjaid rahastada, on DB kontserni kõrgeima juhtkonna ja ka Saksa riigi kui aktsionäri jaoks väga oluline.

(88) Seoses BEVi poolt ametnike töötasude osalise katmisega nentis komisjon, et Saksamaa ei esitanud tõendeid selle kohta, et DB Cargo kantavad ametnike palgakulud vastavad tegelikult sama kvalifikatsiooniga töötajate turuhindadele. Seega ei saanud komisjon välistada võimalust, et BEVi poolt teatavate DB Cargo töötajate kulude katmine kujutab endast DB Cargole antavat eelist. Komisjon kutsus Saksamaad ja huvitatud isikuid üles esitama lisateavet ja tõendeid 4. meetmega seotud valikulise eelise olemasolu kohta. Seoses 4. meetme omistatavusega riigile nentis komisjon, et DB AGsse suunatud ametnike töötasudega seotud kulude kandmise otsuse aluseks on föderaalse parlamendi poolt heaks kiidetud DBGrG säte ja seega on see otsus omistatav riigile.

(89) Komisjoni esialgse hinnangu kohaselt hõlmavad neli uuritavat meedet Saksamaa ressursse, kuna DB Cargo kuulub DB AG kaudu täies ulatuses riigile ja kuna BEVi rahastatakse riiklikest vahenditest. Samuti leidis komisjon esialgu, et kõik asjaomased meetmed võivad parandada DB Cargo konkurentsipositsiooni ning seega moonutada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(90) Mis puudutab siseturuga kokkusobivust, siis komisjon ei tuvastanud ühtegi kõnealuste meetmete siseturuga kokkusobivuse alust ja ta nentis, et Saksamaa ei ole esitanud argumente, mis toetaksid järeldust, et need meetmed on siseturuga kokkusobivad. Komisjon kutsus Saksamaad ja huvitatud isikuid üles esitama oma seisukohti ja tõendeid kõnealuste meetmete võimaliku kokkusobivuse kohta siseturuga.

3. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

3.1. **ERFA**

(91) Oma 19. septembri 2022. aasta kirjas selgitab ERFA, et Euroopa raudtee-kaubaveosektoris valitseb väga tihe konkurents ja et eraõiguslikud konkurendid on viimastel aastatel Euroopas pidevalt kasvatanud oma turuosa, mis moodustas 2020. aastal 48 %. ERFA sõnul suurendavad nad seda tulevikus tõenäoliselt veelgi. ERFA on teatanud, et ta toetab komisjoni eesmärki tagada, et riigiabi ei takistaks konkurentsi raudtee-kaubaveoturul. Sellega seoses leiab ERFA, et valdusettevõtjate poolt automaatselt üle võetavaid kahjumeid tuleks käsitada riigiabina. ERFA rõhutab riigi osalusega raudteeveo-ettevõtjate selge juhtimisstruktuuri tähtsust ja väidab, et DB Cargo poolt viimastel aastatel kantud pikaajalistest kahjumitest, mida DB AG on süstemaatiliselt katnud, jääb mulje, et antud juhul ei ole juhtimisstruktuur selge. ERFA väidab, et igasugune sellega seotud ebakindlus kõrvaldab riigi osalusega raudteeveo-ettevõtjate vajaduse tegutseda tavapärastes turutingimustes, moonutades seeläbi konkurentsi. Peale selle leiab ERFA, et kui riigi osalusega raudtee-ettevõtja saab valdus- või sõsarettevõtjalt kontsernisiseseid teenuseid või kui ta saab valdusettevõtjalt rahalisi vahendeid, peavad teenuste kulud olema läbipaistvad. ERFA väidab sisuliselt, et igasugune rahastamine peab kajastama tavapäraseid rahastamisele juurdepääsu turutingimusi, et vältida ristsubsideerimist, mis asetab konkurendid ebasoodsamasse olukorda.

(92) Samuti leiab ERFA, et õiguspärast abi, nagu abi kogumisrongivedude või ühendvedude teostamiseks, ei tohi kasutada raskustes olevate riigi osalusega äriühingute rahastamiseks. Lisaks väidab ERFA, et selline ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku edendamiseks antav riigiabi peab kajastama teenusega seotud tegelikke tegevuskulusid ja olema piiratud ulatusega, et ei tekiks otsest konkurentsi teiste turusegmentidega, näiteks marsruutrongivedudega. ERFA arvates ei tohi sellist riigiabi kasutada ka hindade alandamiseks, et võtta üle uute turuletulijate turg. ERFA leiab, et riigi osalusega äriühingud, mis saavad riigilt toetust teatavaks tegevuseks, näiteks kogumisrongivedude teostamiseks, peaksid tagama raamatupidamisarvestuse eristamise ja organisatsioonilise lahususe muudest tegevusaladest, eriti nendest, millel konkureeritakse eraõiguslike sõltumatute ettevõtjatega. ERFA on seisukohal, et ülemäärane riigiabi tegevusaladele, millel domineerivad riigi osalusega raudteeveo-ettevõtjad, nagu kogumisrongiveod, moonutab konkurentsi.

3.2. **Kaebuse esitaja**

(93) Oma 19. septembri 2022. aasta esildises väljendas kaebuse esitaja heameelt komisjoni esialgse hinnangu üle, et nelja kõnealuse meetme näol võib olla tegemist riigiabiga ja et nende kokkusobivus siseturuga on kaheldav. Kaebuse esitaja avaldas ka kahetsust, et Saksamaa ei ole nende meetmete rakendamist tegelikult peatanud, nagu nõuab väljakujunenud kohtupraktika.

(94) Kaebuse esitaja väidab, et kõik kõnealused meetmed, mis on loetletud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 14, kujutavad endast riigiabi.

(95) Esiteks väidab kaebuse esitaja, et kõik kõnealused meetmed hõlmavad riigi ressursse. Nimelt väidetakse kaebuses seoses 1., 2. ja 3. meetmega, et Saksamaa on DB AG ainuomanik ja kontrollib aktsiatest tulenevaid hääli, mistõttu tuleb DB AGd pidada riigi osalusega äriühinguks komisjoni direktiivi 2006/111/EÜ ([39]) tähenduses. Ainuaktsionärina on Saksamaal võimalik suunata DB AG ressursside kasutamist ja see asjaolu on piisav, et pidada neid riigi ressurssideks. Lisaks leiab kaebuse esitaja, et asjaolu, et neid meetmeid rahastatakse DB kontsernis teenitud ärikasumist, nagu väidab Saksamaa, on tõendamata ja igal juhul ebaoluline. Seoses 4. meetmega väidab kaebuse esitaja, et seda meedet rahastab BEV, mis on riiklik üksus ja mille ressursid on riigi ressursid.

(96) Teiseks väidab kaebuse esitaja, et kõnealused meetmed on omistatavad Saksa riigile. Kaebuse esitaja märgib, et DB AG on riigi osalusega äriühing ja et meede on omistatav riigile, kui avaliku sektori asutusi saab pidada ühel või teisel viisil meetme vastuvõtmises osalenuks. Kaebuse esitaja tuletab meelde, et konkreetse meetme omistatavust riigile saab järeldada mitmest juhtumi asjaolude ja meetme võtmise kontekstiga seotud tunnusest, sealhulgas tunnustest, mis osutavad, et on ebatõenäoline, et avaliku sektori asutused ei osalenud meetme vastuvõtmises. Lisaks väidab kaebuse esitaja järgmist.

a) Seoses 1. meetmega märgib kaebuse esitaja, et Saksa riik on konkreetselt julgustanud DB AGd sõlmima kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingut, kuna DB AG ainuaktsionärina kiitis ta selle heaks. Riigi osalemise kohta selle otsuse tegemisel on otseseid tõendeid. Kasumi ja kahjumi ülekandmise leping ei saa kehtida ilma DB AG aktsionäri heakskiiduta. Asjaolu, et selle heakskiitmine on pelgalt formaalne, nagu väidab Saksamaa, ei ole kohtupraktika seisukohast asjakohane ([40]). Olenemata sellest, kuidas riik saab aktsionärina oma võimu teostada, oleks Saksamaa valitsus saanud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu vastuvõtmist takistada, kui see ei oleks talle sobinud. Lisaks toimub kasumi ja kahjumi ülekandmine igal aastal ja selle kiidab heaks DB AG nõukogu, kus enamik liikmeid esindab riigi aktsiaosalust.

([39]) Komisjoni 16. novembri 2006. aasta direktiiv 2006/111/EÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantsläbipaistvuse kohta (ELT L 318, 17.11.2006, lk 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([40]) Vt analoogia korras kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. veebruar 1988, Kwekerij Gebroeders van der Kooy *vs.* komisjon, kohtuasjad 67/85, 68/85, 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, punktid 34 ja 36.

b) Seoses 2. ja 3. meetmega märgib kaebuse esitaja, et kuigi neid meetmeid ei võtnud otseselt riik (nagu kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu puhul), osutavad mitu juhtumi asjaolude ja nende meetmete võtmise kontekstiga seotud tunnust kas riigi seotusele või seotuse puudumise ebatõenäolisusele. Need tunnused, mis on asjakohased ka 1. meetme omistatavuse hindamisel, on järgmised:

1) vastupidiselt tema väidetele on Saksa riigil valitsev mõju DB Cargo ja teiste DB kontserni kuuluvate äriühingute üle. Valitsev mõju tuleneb täielikust omandiõigusest DB Cargo suhtes ning seda tugevdab DB Cargo ja DB AG vaheline kasumi ja kahjumi ülekandmise leping, mille kohaselt DB Cargo allutab oma äriühingu juhtimise DB AG-le. Seda kinnitab ka Saksa riigi seadusjärgne kohustus teostada asjakohast mõju äriühingute üle, milles tal on osalus (sealhulgas kaudne), kui osalus on Saksamaa jaoks poliitiliselt või rahaliselt eriti oluline ([41]);

2) vastupidiselt tema väidetele kontrollib Saksa riik DB AG tegevust, kuna riik nimetab pooled DB AG nõukogu liikmetest, kes omakorda nimetavad ametisse juhatuse liikmed, luues mõjuahela, mis kajastab riigi 100 % osalust ja valitsevat mõju. Riigile esitatavates aruannetes ei pea nõukogu liikmed järgima aktsiaseltside puhul kehtivat üldist konfidentsiaalsuskohustust ([42]) ning oma ülesannete täitmisel peavad nad arvestama Saksamaa erihuvidega ([43]);

3) Saksamaa väited, et 2. ja 3. meetme näol on tegemist äritegevuse juhtimise otsustega, mis ei hõlma DB AG aktsionäri (ei otseselt aktsionäride üldkoosoleku kaudu ega ka nõukogu kaudu), ei ole usutavad, arvestades nende meetmete potentsiaalset finantsmõju DB AG eelarvele. Nimelt on PCGK sätete ([44]) kohaselt põhimõttelise tähtsusega tehingute ja juhatuse muude otsuste tegemiseks, millel on suur mõju äritegevusele ning äriühingu varadele, finantsseisundile või tuludele, nõutav nõukogu luba;

4) Saksa riigi huvi saada DB kontsernilt dividende näitab, et riik peab olema osalenud 2. ja 3. meetme võtmisel;

5) vastupidiselt Saksamaa väidetele ei ole DB AG pelgalt eraõiguslik äriühing, mis on suurimal määral vaba ja oma aktsionäridest sõltumatu. Vastupidi – BHO ja PCGK asjakohaste sätete kohaselt on riik avaliku huvi tagamiseks kohustatud aktiivselt teostama oma mõju DB AG üle. Lisaks on PCGKs riigile osalusega äriühingute puhul nähtud ette mitu konkreetset kohustust, mis lähevad kaugemale neist, mida võiks eeldada eraõigusliku äriühingu puhul (sealhulgas vastutustundlik ja eetiliselt usaldusväärne tegevus, äriühingu ressursside säästlik ja jätkusuutlik kasutamine, liidu riigiabiõiguse järgimine). Peale selle saab DB AG pidevat ja tingimusteta riigi toetust ega tegutse seega tavapärastes eraettevõtjatega konkureerimise tingimustes, mis on täiendav märk riigi mõjust.

c) Seoses 4. meetmega leiab kaebuse esitaja, et see meede tuleneb DBGrG sätetest ja on seega omistatav riigile.

([41]) Föderaalse eelarveseadustiku (Bundeshaushaltsordnung, edaspidi „BHO“) § 65 lõike 1 punkt 3 ning riigi osalusega äriühingute üldjuhtimise seadustiku (Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes, edaspidi „PCGK“) §§ 15 ja 19, lk 34 ja 35.

([42]) Aktiengesetz, § 394.

([43]) BHO § 65 lõike 1 punkt 3 ning PCGK §§ 15 ja 19.

([44]) PCGK § 16.

(97) Kolmandaks leiab kaebuse esitaja, et kõnealused meetmed annavad DB Cargole majandusliku eelise. Täpsemalt väidab kaebuse esitaja järgmist:

a) seoses 1. meetmega leiab kaebuse esitaja, et Saksamaa ei ole esitanud asjakohast teavet ega tõendeid selle kohta, et ta tegutses DB AG aktsionärina, mitte avaliku võimu kandjana, mistõttu turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei ole kohaldatav. Kui komisjon peaks leidma, et see kriteerium on kohaldatav, väidab kaebuse esitaja, et ei ole piisavalt tõendeid selle kohta, et DB AG-le võimalikult sarnases olukorras olev eraettevõtja sõlmiks tegelikult kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sellise tütarettevõtjaga nagu DB Cargo samasugustel tingimustel. Sellega seoses juhib kaebuse esitaja tähelepanu asjaolule, et aastatel 1999–2012 jõus olnud lepingu kehtivuse ajal oli DB Cargo pidevalt kahjumis ning et vaatamata tema kahjumitele sõlmiti 2012. aastal uus kasumi ja kahjumi ülekandmise leping, mis oli tingimusteta leping, mis ei olnud ei ulatuse ega summa poolest piiratud ning mida seejärel 2016. ja 2018. aastal automaatselt pikendati. Lisaks märgib kaebuse esitaja, et 2012. aastal kättesaadavate turuandmete põhjal ei olnud väljavaadet kasumi teenimiseks, võttes arvesse ka iga-aastast kahjumi katmist. Lõpuks juhib kaebuse esitaja tähelepanu asjaolule, et kasumi ja kahjumi ülekandmise leping võeti vastu ja jäeti jõusse, kuigi riigil oli vajalik kaalutlusruum otsustamaks sellist lepingut kas üldse mitte sõlmida või see igal ajal lõpetada. Lisaks märgib kaebuse esitaja seoses 3. meetmega, et kuna Saksamaa teatas, et tänu kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu olemasolule on DB AG-l ja DB Cargol sama krediidireiting, on Saksamaa tunnistanud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu positiivset mõju DB Cargo reitingule ning seega ka seda, et kasumi ja kahjumi ülekandmise leping annab DB Cargole eelise;

b) seoses 2. meetmega leiab kaebuse esitaja, et Saksamaa väidet, et kontsernisiseseid teenuseid osutatakse turutingimustel, ei toeta ükski majandusanalüüs ja see on vastuolus ametlikult avaldatud teabega;

c) seoses 3. meetmega leiab kaebuse esitaja, et Saksamaa väidet, et DB rahahaldusüksuse poolt DB Cargole antud laenud põhinevad tavapärastel turutingimustel, ei toeta ükski tõend. Nimelt räägivad sellele väitele vastu avalikult kättesaadavad DB AG koondaruanded, millest nähtub, et asjaomaste laenude eesmärk ei olnud DB AG-le kasumi teenimine. Lisaks liigitavad reitinguagentuurid tänu kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu olemasolule DB Cargo samasse krediidikvaliteedi rühma ja seega saab DB Cargo kasu ülehinnatud krediidireitingust;

d) seoses 4. meetmega leiab kaebuse esitaja, et võrreldes erasektori tööjõukuludega ei ole DB Cargo lisakulud ametnike töölevõtmisel DB Cargo ebatavalised kulud, mida riik saaks hüvitada ilma, et hüvitamine kujutaks endast riigiabi. Need lisakulud ei kujuta endast üldisest süsteemist varem tehtud erandiga seotud kulude hüvitamist (kahekordset kõrvalekaldumist), samuti ei kujuta meede endast tasu üldist majandushuvi pakkuva teenuse eest vastavalt *Altmarki* kriteeriumidele. Seega annavad BEVi sekkumised DB Cargole eelise.

4. SAKSAMAA MÄRKUSED

4.1. Üldised eelmärkused

(98) Saksamaa väidab, et komisjon ei täitnud oma kohustust tõendada abi olemasolu ega toonud selgelt välja kahtlusi nelja asjaomase meetme siseturuga kokkusobivuse suhtes.

(99) Lisaks märgib Saksamaa, et konkurentsidünaamika Saksamaa raudtee-kaubaveoturul on piisav selleks, et lükata ümber kaebuse esitaja väide, et turgu iseloomustavad konkurentsimoonutused, mis tulenevad riigi väidetavast sekkumisest DB Cargo kasuks. Saksamaa juhib eelkõige tähelepanu asjaolule, et DB Cargo konkurendid on Saksamaal pidevalt suurendanud oma turuosa, mis kasvas 2012. aasta 29 %-lt 2022. aastaks 57 %-le. Seevastu teistes liikmesriikides on konkurentide turuosa märksa väiksem: Itaalias 54 %, Rootsis 51 %, Poolas 50 %, Austrias 32 %, Šveitsis 31 % ja Belgias 30 % ([45]).

([45]) Saksamaa esitatud andmed pärinevad IRG-Raili 9. iga-aastasest turuseire aruandest (IRG-Rail Annual Market Monitoring Working Document), aprill 2021.

(100) Saksamaa märgib, et ta püüab suurendada raudtee-kaubaveo turuosa kogu kaubaveos, pidades eelkõige silmas transpordi CO_2 heite vähendamise eesmärki. Sellega seoses on raudtee-kaubaveoettevõtjate jaoks nähtud ette mitu horisontaalset toetusmeedet. Saksamaa sõnul tekitab ametliku menetluse algatamine kogu raudtee-kaubaveosektoris ebakindlust, mis kahjustab CO_2 heite vähendamise ja rohepöörde eesmärke.

4.1.1. *Märkused kõnealuste meetmete kohta*

(101) Saksamaa on seisukohal, et ükski menetluse algatamise otsuses loetletud meetmetest ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(102) Seoses 1.–3. meetmega väidab Saksamaa, et menetluse algatamise otsuses esitatud hinnang ei ole kooskõlas ühtse majandusüksuse kontseptsiooniga.

(103) Saksamaa väitel tuleb kõiki kontserni kuuluvaid äriühinguid ELi konkurentsieeskirjade kohaldamisel käsitada ühe ettevõtjana ([46]). Kui emaettevõtjal (käesoleval juhul DB AG) on valitsev mõju oma sajaprotsendilises omanduses olevate tütarettevõtjate (käesoleval juhul DB Cargo) üle, ([47]) tuleb kogu kontserni käsitada ühtse majandusüksusena ja seega ühe ettevõtjana ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ([48]). Sellega seoses viitab Saksamaa ka asjaolule, et emaettevõtjate ja tütarettevõtjate vahelised konkurentsi piiravad kokkulepped on vabastatud ELi toimimise lepingu artiklite 101 ja 102 kohaldamisest ([49]). Lisaks viitab Saksamaa sidusettevõtjate (seotud ettevõtete) määratlusele komisjoni määruse (EL) nr 651/2014 ([50]) I lisa artikli 3 lõike 3 esimeses lõigus ning komisjoni määruse (EL) nr 1407/2013 ([51]) artikli 2 lõikes 2 ja põhjenduses 4.

(104) Peale selle väidab Saksamaa, et ükski pretsedent ei toeta komisjoni lähenemisviisi puhtalt kontsernisiseste tehingute uurimisele riigiabiõiguse alusel ning et integreeritud raudteeveo-ettevõtjate sisene ebaseaduslik ristsubsideerimine on liidu valdkondlike regulatiivsete nõuetega (eelkõige direktiivid 2012/34/EL ([52]) ja (EL) 2016/2370 ([53])) ja nende siseriiklikku õigusesse ülevõtmisega tegelikult välistatud.

(105) Lisaks on Saksamaa seisukohal, et komisjoni argument on vastuolus ELi toimimise lepingu artiklis 345 sätestatud neutraalsuse põhimõttega. Põhjuseks on asjaolu, et eraettevõtjatel on vabadus kujundada oma kontsernisiseseid toimimissuhteid ja nad ei pea järgima menetluse algatamise otsuses osutatud piiranguid. Kui komisjon peaks (ainult) riigi osalusega äriühingute puhul tulevikus hindama kõiki kontsernisiseseid kokkuleppeid ja tehinguid riigiabiõiguse alusel, lähtudes – nagu käesoleval juhul – üldisest kahtlusest ja põhjendamiskohustusest, asetaks see riigi osalusega ettevõtjad väga ebasoodsasse olukorda.

([46]) Näiteks kohtuotsus, Üldkohus, 14. oktoober 2004, Pollmeier Malchow GmbH & Co. KG *vs.* komisjon, T-137/02, ECLI:EU:T:2004:304, punkt 50.

([47]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 10. september 2009, Akzo Nobel jt *vs.* komisjon, C-97/08 P, ECLI:EU:C:2009:536.

([48]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. november 1984, Intermills *vs.* komisjon, C-323/82, ECLI:EU:C:1984:345, punkt 9 jj.

([49]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. oktoober 1996, Viho *vs.* komisjon, C-73/95 P, ECLI:EU:C:1996:405, punkt 16; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. oktoober 2000, Stora Kopparbergs Bergslags *vs.* komisjon, C-286/98 P, ECLI:EU:C:2000:630, punkt 26 jj; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 25. oktoober 1983, AEG *vs.* komisjon, C-107/82, ECLI:EU:C:1983:293, punkt 47 jj.

([50]) Komisjoni 17. juuni 2014. aasta määrus (EL) nr 651/2014 ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (ELT L 187, 26.6.2014, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

([51]) Komisjoni 18. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1407/2013, milles käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist vähese tähtsusega abi suhtes (ELT L 352, 24.12.2013, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1407/oj). Põhjenduses 4 on märgitud, et „aluslepingu konkurentsieeskirjade kohaldamisel on ettevõtja igasugune majandustegevusega tegelev üksus, olenemata tema õiguslikust seisundist ja rahastamisviisist. Euroopa Liidu Kohus on otsustanud, et kõiki sama üksuse (õiguslikult või faktiliselt) kontrollitavaid üksusi tuleks käsitada ühe ettevõtjana."

([52]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

([53]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/2370, millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas (ELT L 352, 23.12.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj).

4.1.1.1. DB Cargo aastakahjumite korvamine kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel (1. meede)

(106) Saksamaa väidab, et 1. meede ei hõlma riigi ressursse, kuna DB Cargo kahjumid kaetakse DB kontsernis teenitud ärikasumist. Selleks et erasektori vahendeid, näiteks DB kontserni ärikasumit, saaks käsitada riigi ressurssidena, on vaja tõendada, et need ressursid on pidevalt avaliku kontrolli all ja seega pädevate riigiasutuste käsutuses ([54]). Sellega seoses viitas Saksamaa ka Euroopa Kohtu otsusele, ([55]) mis käsitleb komisjoni otsust (EL) 2016/1208 ([56]).

(107) Lisaks väidab Saksamaa, et DB Cargo kahjumite katmise otsus ei ole omistatav riigile, kuigi riik osales kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimises häälte kaudu, mis olid esindatud aktsionäride üldkoosolekul, mis andis loa kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimiseks. Saksamaa sõnul ei ole omistatavuse kindlaksmääramiseks kasutatavad kriteeriumid käesoleval juhul täidetud. Sellega seoses täpsustab Saksamaa oma argumente, mida kirjeldati menetluse algatamise otsuse põhjenduses 65.

a) DB AG tegutseb eraõigusliku aktsiaseltsina (*Aktiengesellschaft*), mis on äriorganisatsioon, mis annab juhatusele (ja nõukogule) vabaduse ja sõltumatuse aktsionäride juhistest (aktsionäride üldkoosolek ei saa and juhiseid juhatuse liikmetele ega nõukogu liikmetele). Seega ei kontrolli riik DB AG juhtimisotsuseid, mille teeb juhatus. Juhatusse ei kuulu valitsuse esindajaid. Nõukogu 20 liikme hulka kuuluvad ainult mõned valitsuse esindajad (kolm liiget nii praegu kui ka kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimise ajal). Ka DB Cargo juhatuses ei olnud valitsuse esindajaid ja tema nõukogus oli ainult kaks valitsuse esindajat (üks föderaalsest digi- ja transpordiministeeriumist ning üks föderaalsest majandus- ja kliimaministeeriumist). DB Cargo ainuaktsionär aktsionäride üldkoosolekul oli DB AG.

b) Selliste lepingute sõlmimine on eraõiguslikes kontsernides levinud tava ja neid reguleerib *Aktiengesetz*. DB AG järgis äriühingute tavapraktikat.

c) Saksamaa möönab, et DB AG aktsionäride üldkoosolekul andis Saksamaa valitsuse esindaja nõusoleku DB Cargoga kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimiseks, ent väidab, et see asjaolu ei õigusta otsuse omistamist riigile. Aktsionäride üldkoosolekul kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimise heakskiitmisel tegutses föderaalvalitsuse esindaja vastavalt AktG-le üksnes aktsionärina sama korra kohaselt, mida kohaldatakse ka eraettevõtete puhul (AktG § 293). Pealegi ei saa riigi nõusolek meetmega iseenesest tähendada omistatavust. Vastasel juhul muudaks mis tahes õigustoimingu heakskiitmine riigi poolt selle „riiklikuks“ meetmeks. Omistatavuse saab tuvastada üksnes juhul, kui avaliku sektori asutused olid ennetavalt kaasatud kõnealuse meetme vastuvõtmisse või kehtestasid selle.

d) Saksamaa sõnul on komisjon *Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário* (EMEF) juhtumi käsitlemisel kinnitanud seisukohta, et mitte kõik riigi osalusega äriühingu poolt tütarettevõtja kasuks võetud meetmed ei ole omistatavad riigile ([57]). See juhtum puudutas muu hulgas kapitalisüste, garantiisid, kontsernisiseseid laene ning tarne- ja teenuslepinguid Portugali riikliku raudtee Comboios de Portugal (CP) ja tema sajaprotsendilises omanduses tütarettevõtja EMEFi vahel.

([54]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 10. detsember 2020, Comune di Milano *vs.* komisjon, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, punkt 30; ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 28. märts 2019, Saksamaa *vs.* komisjon, C-405/16, ECLI:EU:C:2019:268, punkt 58.

([55]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. märts 2021, komisjon *vs.* Itaalia jt, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154.

([56]) Komisjoni 23. detsembri 2015. aasta otsus (EL) 2016/1208 riigiabi kohta, mida Itaalia andis Tercase pangale (riigiabi SA.39451 (2015/C) (ex 2015/NN)) (ELT L 203, 28.7.2016, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1208/oj).

([57]) Komisjoni 6. märtsi 2020. aasta otsus (EL) 2021/2182 Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. (EMEF) kasuks võetud meetmete kohta (riigiabi SA.41727 (2016/C) (ex 2016/NN) (ex 2015/CP) (ELT L 444, 10.12.2021, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/2182/oj).

e) Lisaks eeldaks aktsionäride üldkoosoleku otsusel põhinev riigile omistatavus seda, et riik oleks saanud meetme võtmist takistada, jättes selle heakskiitmata, ([58]) mis aga käesoleval juhul nii ei ole. DB AG saaks kasumeid ja kahjumeid üle kanda ka kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu puudumisel. DB Cargol oleks võimalik kasumeid DB AG-le üle kanda aktsionäri lihtotsuse alusel. DB AG-l oleks igal ajal võimalik DB Cargo kahjumeid korvata täiendavate kapitalisüstidega, näiteks tehes sissemakseid reservkapitali. Sellised DB AG meetmed ei hõlmaks riiki, vaid oleksid puhtalt kontsernisisesed meetmed. Seda enam on see nii kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel individuaalsete kahjude korvamise puhul. Seda seetõttu, et kahjude korvamine toimus ilma riigi osaluseta. Seda tehti automaatselt kooskõlas AktG § 302 õiguslike nõuetega ja sõltumata üksikotsustest.

f) Omistatavust ei tõenda ka juriidiline kohustus, mis tuleneb föderaalse eelarveseadustiku (*Bundeshaushaltsordnung* – BHO) (vt põhjendus […]) § 65 lõikest 2 koostoimes § 65 lõikega 3 ning mille kohaselt riik pidi andma kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimiseks nõusoleku, sest kõnealused BHO sätted käsitlevad „föderaalvalitsuse mõju muutumist“ (*Änderung des Einflusses des Bundes*) ja seega üksnes lepingu valitsevat mõju puudutavat osa, mitte kasumite ja kahjumite automaatset ülekandmist puudutavat osa. Sellega seoses selgitab Saksamaa lisaks, et kuigi valitsevat mõju käsitlev leping ning kasumi ja kahjumi ülekandmise leping ühendatakse sageli üheks lepinguks, nagu DB Cargo puhul, on tegemist eri liiki lepingutega. Igal juhul ei ole tegemist riigi poolt heakskiitmise iseseisva nõudega, mis on riigi omandis olevale ettevõtjale, käesoleval juhul DB AG-le, õiguslikult siduv.

g) Viis, kuidas riik DB AG üle järelevalvet teostab, ei kujuta endast avaliku sektori asutuste järelevalvet DB AG üle sellisel määral, mis oleks asjakohane omistatavuse tõendamiseks. Ükski avaliku sektori asutus ei teosta haldusjärelevalvet DB AG ja selle tütarettevõtjate juhtimise üle. Täpsemalt:

a) föderaalse raudteeameti (*Eisenbahn-Bundesamt* – EBA) tegevus hõlmab konkreetseid ülesandeid, mis on seotud planeeringute ja sõidukite heakskiitmisega ning ohutusega. EBA tegevus hõlmab ka eraõiguslikke raudtee-ettevõtjaid;

b) föderaalne võrguamet (*Bundesnetzagentur* – BNetzA) kui pädev reguleeriv asutus jälgib oma tegevuse raames nii föderaalsete kui ka mitteföderaalsete raudteetaristu-ettevõtjate vastavust raudteealastele regulatiivsetele nõuetele;

c) föderaalse kontrollikoja (*Bundesrechnungshof*) tegevus on seotud föderaalvalitsusega ning selle eelarve- ja majandusjuhtimisega (sealhulgas tegevus juhul, kui föderaalvalitsusel on osalused eraõiguslikes äriühingutes);

d) föderaalne digi- ja transpordiministeerium ei teosta haldusjärelevalvet DB AG ja tema tütarettevõtjate ärijuhtimise üle. Ministeerium juhib föderaalvalitsuse transpordipoliitikaga tegelevate asutuste tööd ja vastutab selle eest. Föderaalvalitsus tegutseb aktsionärina, hallates oma osalusi föderaalse digi- ja transpordiministeeriumi kaudu. See hõlmab (eraõigusliku) aktsionäri õiguste teostamist ja kohustuste täitmist;

e) Bundestag kui seadusandlik kogu ei teosta DB AG üle haldusjärelevalvet. Tema järelevalve ja tema komisjonide töö on seotud föderaalvalitsuse tegevusega.

(108) Ka raudtee-kaubaveo „strateegiline tähtsus föderaalvalitsuse transpordipoliitika seisukohast“ ei õigusta omistatavuse tuvastamist, sest kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimisel ei peetud silmas poliitilisi eesmärke ega seaduse rakendamise eesmärki. Omistatavuse järeldust ei õigusta ka kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu majanduslik tähtsus.

(109) Pealegi, kui DB AG-l kui riigi osalusega äriühingul ei oleks lubatud kasutada vahendit, mida ka eraettevõtted laialdaselt kasutavad, diskrimineeritaks seeläbi riigi osalusega äriühinguid võrreldes eraettevõtetega ning see on vastuolus ELi toimimise lepingu artiklis 345 sätestatud neutraalsuse põhimõttega.

([58]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. veebruar 1988, Van der Kooy jt *vs.* komisjon, C-67/85, C-68/85 ja C-70/85, ECLI:EU:C:1988:38, punkt 36.

(110) Samuti väidab Saksamaa, et kasumi ja kahjumi ülekandmise leping ei anna majanduslikku eelist.

(111) Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingud on kontsernide tavaline struktuurielement. Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingute sõlmimine ja rakendamine on tavapärane turukäitumine. Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingud on Saksamaal tavapärane vahend, mida äriühingute, eelkõige eraõiguslike äriühingute rühmad kasutavad *Vertragskonzern*'i ([59]) asutamiseks. Saksamaa sõnul kasutavad Saksamaa aktsiaindeksis (*Deutscher Aktienindex* DAX) esindatud äriühingud korrapäraselt kasumi ja kahjumi ülekandmise lepinguid. Ka ametlikust äriühingu tulumaksu statistikast nähtub, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingud on Saksamaal levinud ja laialdaselt kasutusel. Ametliku statistika kohaselt langes 2017. aasta maksustamisperioodil peaaegu 50 % äriühingu tulumaksust saadavast tulust kontsernide ([60]) arvele. Lisaks juhib Saksamaa tähelepanu kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingute maksumõjule (vt põhjendus 43).

(112) Lisaks kordab Saksamaa, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu majanduslikku mõju oleks võimalik saavutada ka ilma kasumite ja kahjumite ülekandmiseta.

(113) Saksamaa viitab ka iga-aastasele finantsplaneerimisele DB kontsernis (selle planeerimise osaks on keskpika perioodi plaanid). Planeerimisvoorude käigus määratakse kindlaks tulemused, mille kontserni äriühingud peavad DB AG ootuste kohaselt saavutama. DB AG konkreetsed kasumlikkuse ootused kontserni äriühingute suhtes ja seega ka DB Cargo suhtes nähtuvad näiteks järgmisest:

a) DB AG seab tootluse eesmärgid kontserni äriühingute kõigile uutele investeeringutele, mis ületavad turutingimuste kohaseid investeerimiskulusid;

b) kontserni äriühingute juhatuse liikmete tasu suurus sõltub asjaomase äriühingu tulemustest. Need tulemused hõlmavad nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis saavutatavaid tulemusi;

c) kui kontserni äriühingud ei saavuta DB AG oodatavaid kasumlikkuse eesmärke, võib DB AG kasutada ka tippjuhtkonna asendamise võimalust;

d) selle strateegia rakendamist võimaldab kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu osa, mis käsitleb valitsevat mõju.

(114) Saksamaa väidab ka, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu väidetav lõpetamata jätmine ei kujuta endast abi, sest lõpetamata jätmine ei ole tegevus ja seega puudub „tegelikult rakendatud meede" ([61]). Seetõttu tuleb seda, kas kasumi ja kahjumi ülekandmise leping on olemuslikult abi, hinnata selle lepingu sõlmimise alusel.

(115) Pidades silmas ootusi tuluolukorra märkimisväärse paranemise suhtes, väidab Saksamaa, et eraõiguslik aktsionär oleks oma pikaajalistes huvides tegutsedes samuti aktsepteerinud DB Cargo vahepealseid kahjumeid. Saksamaa viitab varasemale juhtumile, kus komisjon ei pidanud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel äriühingu mitme aasta kahjumite korvamist emaettevõtja poolt asjaomasele äriühingule antud majanduslikuks eeliseks ([62]).

(116) Lisaks tuleb arvesse võtta asjaolu, et DB kontsern oli varem investeerinud DB Cargosse kapitali või saanud DB Cargolt kasumit. Eraõiguslik aktsionär, kes on äriühingusse juba investeerinud, hindab oma riske teisiti kui investor, kellel ei ole olemasolevat osalust. Seega tuleb turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel arvesse võtta asjaolu, et emaettevõtja oli varem DB Cargos majanduslikult osalenud.

([59]) *Vertragskonzern*'is, st lepingutel põhinevas kontsernis, annab valitsevat mõju käsitlev leping valitsevat mõju omavale äriühingule õiguse anda kontrollitavale äriühingule juhiseid.

([60]) Saksamaa maksuõiguse määratluse kohased kontsernid (*Organschaften*).

([61]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 6. juuni 2012, EDF *vs.* komisjon, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 83.

([62]) Komisjoni 20. veebruari 2014. aasta otsus (EL) 2015/506, mis käsitleb meetmeid, mida Saksamaa on võtnud seoses ettevõtjaga Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH ja mitme teise lennuettevõtjaga –SA.15376 (C 27/2007, ex NN 29/2007) (ELT L 89, 1.4.2015, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/506/oj).

(117) Lisaks on Saksamaa seisukohal, et ka eraõiguslik ettevõtja oleks korvanud DB Cargo kahjumid. Seda seetõttu, et kõik keskpika perioodi plaanides sisalduvad tulemusprognoosid on võimaldanud eeldada, et DB Cargo jõuab keskpikas ja pikas perspektiivis tagasi kasumisse (vt põhjendus 55). Prognoosid põhinevad alati kehtivatel ja põhjendatud hinnangutel turu ja äritegevuse arengu kohta (vt põhjendus 55). Lisaks teenis DB Cargo 2006., 2007. ja 2008. aastal enam kui poole miljardi euro ulatuses kasumit, mille ta kandis üle DB AG-le.

(118) Sellel, miks majanduslik olukord ei ole veel ootuste kohaselt paranenud, on Saksamaa sõnul mitu põhjust, muu hulgas järgmised:

a) alates 2010. aastast on raudtee-kaubaveoturg vastupidiselt DB Cargo ja väliseksperti de esialgsetele ootustele kasvanud oluliselt vähem kui eelmisel kümnendil;

b) turu areng oli samal ajal märkimisväärselt volatiilsem;

c) 2010. aastatel tugevnes veelgi kauba koosseisu mõju. Selle tulemusena langes järk-järgult üha väiksem osa kaubasortimendist nende tööstusharude klientide arvele, mis on raudtee-kaubaveo jaoks traditsiooniliselt olnud kasumiallikaks (süsi, maagid, mineraalõli, teras);

d) samal perioodil suurenesid märkimisväärselt DB Cargo tegurikulud, muu hulgas tugevate ametiühingute palganõuete tõttu;

e) lisaks veomahtude kahanemisele, mis oli tingitud konkurentsist, kaotas DB Cargo mahte või suutnud neid hankida ka teenuste osutamise ebapiisava kvaliteedi tõttu.

(119) Pealegi on DB Cargo viimastel aastatel asunud rakendama mitut programmi, mille eesmärk on saavutada kasumlikkuse jätkusuutlik paranemine (mõned neist programmidest on nimetatud põhjenduses 57).

(120) Saksamaa on ka seisukohal, et asjaolu, et keskpika perioodi plaanides väljendatud kasumiootused ei realiseerunud eeldatud ajavahemikul või ulatuses, on põhimõtteliselt ebaoluline, kuna ainus otsustav tegur kõnealuse kriteeriumi kohaldamisel on eelnev hindamine, milles võetakse arvesse asjaomase meetme vastuvõtmise ajal kättesaadavat teavet ja prognoositavat arengut.

(121) Kasumlikkuse eelanalüüside kohta väidab Saksamaa, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingute puhul ei ole tavaks teha kasumlikkuse analüüsi ega koostada äriplaani. Pigem püütakse kasumlikku äritegevust tagada DB AG ja DB Cargo vahelise pideva kooskõlastamise kaudu.

(122) Peale selle väidab Saksamaa, et kohtuotsusest EDF ei tulene kasumlikkuse analüüsimise ega äriplaanide koostamise nõuet, kuna i) EDFi kohtuasi oli seotud kapitalisüstiga ja ii) selles käsitleti küsimust, kas rakendatud meede on omistatav riigile kui aktsionärile ([63]).

(123) Lisaks esitas Saksamaa ametliku uurimise käigus kaks majandusaruannet, mis käsitlevad kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu vastavust eraõigusliku turuosalise käitumisele. Need aruanded, mis esitati 8. juunil 2023 (edaspidi „esimene E.CA aruanne“) ja 28. augustil 2023 (edaspidi „teine E.CA aruanne“), koostas sõltumatu majanduskonsultant E.CA Economics. Mõlemad aruanded on vormistatud ettevaatavalt, kuigi need koostati menetluse jaoks pärast uuritavat perioodi.

([63]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 6. juuni 2012, EDF *vs.* komisjon C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, punkt 81.

(124) Esimene E.CA aruanne kujutab endast kvalitatiivset hinnangut Saksamaa poolt uurimise käigus esitatud tõenditele. Selles käsitletakse i) kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingute laialdasust, ii) sellistest lepingutest tulenevaid eeliseid (kontroll, maksuühtsus), iii) kogu kontserni hõlmavat finantsplaneerimist, sealhulgas DB Cargole tulemuseesmärkide seadmist, iv) keskpika perioodi plaane kui planeerimisvahendeid, mis kajastavad kasumiootusi (sealhulgas kirjeldatakse plaanide üksikasjalikku sisu), v) näiteid põhjuste kohta, miks plaanitud kasumite teenimise asemel kanti tegelikult kahjumeid, ning vi) võimalikke väljumiskahjusid vastupidise stsenaariumi (kogumisrongivedude lõpetamise) korral. Aruande järelduse kohaselt näitavad Saksamaa poolt uurimise käigus esitatud tõendid, et DB Cargo on toiminud nii, nagu toimiks turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja.

(125) Teine E.CA aruanne sisaldab järgmist:

a) kvantitatiivne järelhindamine ajavahemiku kohta alates 2017. aastast kuni COVID-19 pandeemiani. Hindamise aluseks on võrdlus vastupidise stsenaariumiga ja see hõlmab ettevaadet alates 2017. aastast; võrreldakse DB Cargo keskpika perioodi prognoosi (2018–2022) alternatiivse stsenaariumiga, mis seisneb kahjumlikust kogumisrongivedude segmendist väljumises. Alternatiivse stsenaariumi eeldused põhinevad kogumisrongivedude uuringul. Testimiseks teisendati 2017. aasta keskpika perioodi plaani ja kogumisrongivedude uuringus modelleeritud väljumisstsenaariumi finantsandmed rahavoogudeks;

b) kvalitatiivne analüüs DB AG ja DB Cargo käitumise vastavuse kohta (muutuvate turutingimuste kontekstis) võrreldavas olukorras oleva eraõigusliku turuosalise käitumisele ajavahemikul alates pandeemia-aastast (2020) kuni ümberkujundamiskava väljatöötamiseni (vt põhjendus 175 jj).

(126) Põhistsenaariumi (2017. aastal koostatud keskpika perioodi plaan) ja vastupidise stsenaariumi (kogumisrongivedude segmendist väljumine) võrdlemiseks kasutati äriühingusse (DB AG) suunatud vabu rahavooge pärast maksustamist. Arvesse võetud maksumõju aluseks on rahvusvaheliste finantsaruandlusstandardite kohaselt kajastatav maksueelne kasum ja eeldus, et 50 % kahjumitest saab kajastada kahjumi edasikandmisena maksumääraga 30 % ning kahjumi edasikandmisest tingitud positiivse tulemi tegelik maksumäär on vastaval majandusaastal ligikaudu 12 %. Mis puudutab kogumisrongivedude uuringul põhinevat vastupidist stsenaariumi, siis kuna see uuring telliti 2019. aastal, tuli vastupidine stsenaarium tuua kaks aastat ettepoole, st 2017. aastasse. Kuna kogumisrongivedude uuringu aluseks oli puhastulu, teisendati finantsmõju äriühingusse suunatud vabadeks rahavoogudeks.

(127) Kahe stsenaariumi võrdlemiseks diskonteeriti rahavood 2017. aasta rahavoogudeks, kasutades kapitali kaalutud keskmise hinna määrana 6,0 % pärast maksustamist (vastavalt DB 2017. aasta konsolideeritud aastaaruandele), nagu on näidatud tabelis 9.

Tabel 9

Põhistsenaariumi ja alternatiivsete stsenaariumide kohaste finantstulemuste (äriühingusse suunatud vabade rahavoogude) võrdlus

(miljonites eurodes)

	2018–2022	Alates 2023. aastast	Alates 2018. aastast
Põhistsenaarium	[…]	[…]	[…]
Alternatiivne stsenaarium	[…]	[…]	[…]
Delta	[…]	[…]	[…]
Kapitali kaalutud keskmine hind	[…]		
Kasvumäär	[…]		

Allikas: Saksamaa esitatud teine E.CA aruanne.

(128) Võrdluse tulemuse põhjal järeldatakse aruandes, et võttes arvesse alternatiivse stsenaariumi eeldusi, võib DB AG ja DB Cargo käitumist seoses kogumisrongivedude jätkamisega vastavalt keskpika perioodi plaanidele pidada vastavaks võrreldavas olukorras oleva eraõigusliku turuosalise käitumisele. Aruanne hõlmab ka nelja tundlikkustegurit: i) suundumuse pöördumise aja muutumine põhistsenaariumis, ii) kogumisrongivedude ja teiste segmentide vahelise mastaabisäästu vähenemine, iii) prognoositust väiksemad hinnatõusud ja iv) koondatavate töötajate ümberpaigutamise perioodi muutumine. Alternatiivne stsenaarium ei oleks põhistsenaariumist majanduslikult soodsam ühegi tundlikkustegurite stsenaariumi korral.

(129) COVID-19 pandeemia (järgsele) perioodile (st alates 2020. aastast) kvalitatiivse hinnangu andmisel tuletatakse aruandes meelde DB Cargo juhtimises ja strateegias 2020. aastal tehtud muudatusi (kasvustrateegia „Strong Cargo“). Samuti tuletatakse meelde selle strateegia ebaõnnestumist. Lisaks selgitatakse aruandes, et esialgu ei tehtud 2021. aastal ühtegi tõsist strateegilist suunamuudatust, kuigi DB Cargo eeldas juba 2021. aastal koostatud keskpika perioodi plaanis, et järgmiste põhiriskide realiseerumise tõenäosus on üle 70 %: i) nõudluse vähenemine seoses täpsusnõuete täitmisega, ii) nõudluse vähenemine pooljuhtide kasvava nappuse tõttu seoses pandeemiaga ja iii) streikide pikaajaline mõju klientide lojaalsusele. Aruandes väidetakse siiski, et selline käitumine oli kooskõlas sellega, mida oleks teinud võrreldavas olukorras olev eraõiguslik turuosaline, arvestades planeerimisega seotud suurt ebakindlust, ja juhtkond reageeris äritegevuse negatiivsele arengule 2022. aastal, tellides ümberkujundamiskava koostamise.

(130) Saksamaa esitas ka argumendid põhjuste kohta, miks DB Cargo ei vähendanud kogumisrongivedude segmenti, vaid lootis täiendavale riigiabile selle segmendiga seotud tegevuse jaoks. Saksamaa sõnul sätestati Saksamaa valitsuse 2018. aasta koalitsioonilepingus (*Koalitionsvertrag*) sõnaselgelt eesmärk tugevdada raudtee-kaubaveo konkurentsivõimet võrreldes maanteetranspordiga ja edendada kogumisrongidega tehtavate kaubavedude elujõulisust. Lisaks näitab faktiline areng, et ootused kogumisrongivedude teostamiseks riigi poolt antava toetuse suurenemise suhtes olid õigustatud, kuna 2023. aastal otsustas Saksamaa kehtestada spetsiaalse riigiabikava kogumisrongivedude toetamiseks ([64]).

4.1.1.2. Kontsernisiseste teenuste hinnastamine (2. meede)

(131) Saksamaa juhib tähelepanu sellele, et 2. meede ei ole selgelt määratletud, kuna termin „kontsernisisesed teenused“ on mitmeti mõistetav ja võib hõlmata kõiki kontsernisiseseid teenuseid, mida osutatakse DB kontsernis, sealhulgas teiste äriühingute poolt ja teistele äriühingutele peale DB Cargo.

(132) Samadel põhjustel, mis on esitatud põhjenduses 106, kinnitab Saksamaa, et tegemist ei ole riigi ressurssidega, kuna kontsernisiseste teenuste osutamine on DB AG sisemine protsess ja seda rahastatakse DB AG äritegevusest saadavatest ressurssidest.

(133) Lisaks ei ole teenuste kavandamise ja osutamise otsus omistatav riigile. Teenuste kavandamisse ei kaasatud ühtegi riigi esindajat, kuna tegemist oli DB AG juhatuse korralduslikku tegevusega, mis oli puhtalt äriühingusisene.

(134) Peale selle väidab Saksamaa, et kontsernisiseste teenuste osutamist käsitlevate konkreetsete otsuste tegemises ei osale ühtegi riigi esindajat. Sellega seoses tuleb lisaks teha vahet teenuse- ja kontsernifunktsioonide vahel.

a) DB kontsernis tehakse otsuseid (sealhulgas tingimuste määratlemine) üksnes vastavate äriühingute pädeval hierarhilisel tasandil, mis sõltub asjaomase lepingu rahalisest mahust. Kontsernisiseste teenuslepingute aluseks on seega juhtkonna otsused. DB AG aktsionär ei osale nende otsuste tegemisel ei otseselt üldkoosolekul ega ka mitte nõukogu kaudu.

([64]) Heaks kiidetud komisjoni 21. mai 2024. aasta otsusega C(2024) 3488 riigiabi SA.108800 (2024/N) kohta – raudtee-kaubaveo (kogumisrongivedude ja lühikeste marsruutrongidega osutatavate veoteenuste) toetamine (ELT C, C/2024/3976, 25.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/3976/oj).

b) Mis puudutab kontsernifunktsioonide täitmist, siis nende puhul teenusetasemelepped puuduvad. Seetõttu puudub ka konkreetne ühendav tegur riigi esindajate kaasamiseks kontsernifunktsioonide täitmist käsitlevate äriühingu otsuste tegemisse. Teenusetasemelepete puudumine selgitab kontsernifunktsioonide olemust. Need on mõeldud peamiselt kontserni juhtkonna, mitte kontserni äriühingute jaoks.

(135) Väites, et 2. meede ei ole omistatav riigile, viitab Saksamaa ka põhjenduses 107 esitatud argumentidele, mis puudutavad 1. meetme omistatavust riigile.

(136) Lisaks väidab Saksamaa, et kontsernisiseste teenuste osutamine ei anna DB Cargole majanduslikku eelist. Kuna Saksamaa teeb vahet teenuse- ja kontsernifunktsioonide vahel, esitab ta ka eraldi argumendid majandusliku eelise puudumise kohta. Sissejuhatava märkusena selgitab Saksamaa siiski, et teenuse- ja kontsernifunktsioonide kavandamine ja täitmine on tavapärane turukäitumine. Nende funktsioonide tsentraliseerimine valdusettevõtja tasandil loob märkimisväärset sünergiat, tõstab protsesside kvaliteeti ja toetab äriühingu ühtset üldjuhtimist.

(137) DB kontsernis DB Cargo jaoks teenuse- ja kontsernifunktsioonide täitmise konkreetsete tingimuste kohta väidab Saksamaa järgmist.

a) Kontserni äriühingud tasuvad teenusefunktsioonide eest vastavalt teenustasemelepetele turutingimustel. DB kontserni koondaruandes on sõnaselgelt osutatud, et teenusefunktsioonide täitmisel tegutsetakse vastavalt turutingimustele (reaalturuväärtuse põhimõttel). DB koondaruandest ei nähtu, et DB AG osutaks teenuseid muul viisil kui turutingimustel. Kuivõrd tõendid turuhindadest erineva hinnastamise kohta puuduvad, siis tehingute suurt arvu arvestades oleks praktiliselt võimatu või vähemalt ebaproportsionaalne selgitada üksikasjalikult kõigi üksikute kontsernisiseste teenusesuhete vastavust turutingimustele.

b) Kontsernifunktsioonide kohta selgitab Saksamaa, et neid tuleks eristada, sest kontsernifunktsioonid on suuresti ette nähtud ainult kontserni jaoks. Selliste funktsioonide puhul ei osutata kontserni äriühingutele ühtegi teenust. Kui mõningate kontsernifunktsioonidega teenindatakse ka kontserni äriühinguid, ei kasutata nende äriühingute puhul siiski eraldi hinnastamist. Kontserni äriühingute võimalik kulude kokkuhoid kajastub aga kontserni kasumiootustes, mis määratletakse iga äriühingu puhul.

4.1.1.3. DB rahahaldusüksuse soodsad laenutingimused (3. meede)

(138) Seoses 3. meetmega väidab Saksamaa, et DB AG rahahaldusüksuse poolt DB Cargole laenude andmine ei hõlma riigi ressursse samadel põhjustel, mis on esitatud põhjenduses 85.

(139) Lisaks on Saksamaa seisukohal, et DB AG rahahaldusüksuse loomise otsus ja üksikute laenude andmise otsused ei ole omistatavad riigile, sest:

a) riigi esindajad ei osalenud DB AG rahahaldusüksuse loomises. Vastupidi – tegemist oli DB AG juhatuse korralduslikku tegevusega, mis oli puhtalt äriühingusisene. Keskse rahahaldusüksuse loomine ja haldamine on juhtkonna ülesanne;

b) riigiametnikke ei kaasata ka DB AG rahahaldusüksuse antavaid laene käsitlevate üksikotsuste tegemisse. DB kontserni eeskirjade kohaselt otsustab kontsernisisese laenamise üle ainult DB AG finantsosakonna finants- ja rahahaldusüksuse juht.

(140) Väites, et DB AG rahahaldusüksuse loomine ega üksikute laenude kohta tehtavad otsused ei ole omistatavad riigile, viitab Saksamaa ka põhjenduses 107 esitatud argumentidele, mis puudutavad 1. meetme omistatavust riigile.

(141) Lisaks väidab Saksamaa, et DB AG rahahaldusüksuse poolt DB Cargole antavad laenud ei anna DB Cargole majanduslikku eelist järgmistel põhjustel.

a) Rahahaldusüksuse olemasolu vastab kontsernide tavapärasele turukäitumisele. Näiteks kasutavad rahahaldusüksusi peaaegu kõik Saksamaa aktsiaindeksis DAX esindatud tööstus- ja kaubandussektori äriühingud. DB AG rahahaldusüksuse konkreetne tegevus on turul samuti tavaline. Teisteski kontsernides on võimalik saada keskselt rahahaldusüksuselt näiteks lühiajalisi krediidiliine, mida saab kasutada kontsernikonto kaudu ja/või tähtajaliste lühiajaliste laenudena; samuti pakuvad rahahaldusüksused kontserni äriühingutele pikaajalisi laene.

b) DB AG ja DB Cargo vahel sõlmitud laenulepingute konkreetsed laenutingimused vastavad turutingimustele ning need sõltuvad turust, tähtajast ja riskist. Täpsemalt:

1) turust sõltumine tähendab seda, et intressimäärade arvutamise aluseks on kapitaliturul asjaomasel ajal kehtivad intressimäärad. Kehtivad intressimäärad saadakse teabeteenuste pakkujatelt, nagu Refinitiv või Bloomberg;

2) tähtajast sõltumine tähendab seda, et tulukõvera (nt euro vahetustehingute kõver) abil võetakse kaalutud keskmise intressimäära arvutamisel iga tagasimakset arvesse maksetähtaja intressimäära alusel;

3) riskist sõltumine tähendab seda, et tulukõvera intressimääradele lisanduvad preemiad diferentseeritakse vastavalt krediidivõimelisusele. Need preemiad määratakse enamasti kindlaks kord kuus ja pärast suuremaid turuliikumisi ning need tuletatakse teabeteenuste osutajate „krediidikõveratest“ (st samasuguse reitinguga äriühingute rahastamistingimustest).

(142) Mis puudutab riskipreemiat, siis DB kontserni kuuluvate taristuettevõtjate krediidivõimelisusest sõltuv preemia vastab sisuliselt DB AG krediidimarginaalidele raha- ja kapitaliturul (mille puhul võetakse arvesse ka föderaalvalitsuse osalust). Muude kui taristuettevõtjate krediidimarginaalid on kõrgemad, kajastades suhtarvupõhist krediidivõimelisuse hindamist ja kapitaliturul kasutatavaid krediidimarginaale. Näiteks saab ainult taristusektor kasu paremast krediidireitingust, mis tuleneb riigi osalusest (nn Government Uplift).

(143) Parem krediidireiting ei laiene DB Cargole. Parimal juhul põhineb tema reiting eraldiseisval krediidiprofiilil (SACP, Standard & Poor's) või baaskrediidireitingul (BCA, Moody's), mille puhul omandistruktuur ei ole oluline. Nagu kontsernides tavaks, on äriühingud rühmitatud krediidivõimelisuse klassidesse. Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu olemasolu korral määratakse äriühingud kontserni krediidivõimelisuse klassi SACP või BCA. Pank võtaks kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu olemasolu korral krediidivõimelisuse hindamisel samuti arvesse emaettevõtja krediidivõimelisust.

(144) See, et DB Cargo laenud ei ole tagatud, on kooskõlas kontsernide tavapärase turupraktikaga. DB AG kui aktsionär tegutseb siin nii omakapitali andjana kui ka laenuandjana. Laenude tagamine annaks DB AG-le üksnes formaalse, mitte täiendava sisulise tagatise. Igasugune oluline varade müük nõuaks DB AG eelnevat heakskiitu.

(145) Veel üks aspekt, mis räägib kontsernisisese tagatiste andmise vastu, puudutab aktsionäride laenude positsiooni maksejõuetuse korral, kuna aktsionäride laenud on allutatud kõikidele teistele nõuete kategooriatele, st need on isegi allutatud nõuete rühmas kõige madalamal kohal.

(146) Lisaks tuleb turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel võtta arvesse asjaolu, et nende laenude näol on tegemist tehinguga kahe samasse kontserni kuuluva äriühingu vahel ning et seetõttu on olemas erilised strateegilised kaalutlused ja sünergiamõjud.

4.1.1.4. DB Cargos töötavate ametnike töötasude osaline katmine BEVi poolt (4. meede)

(147) 4. meetme puhul keskenduvad Saksamaa väited valikulise eelise tingimusele.

(148) Saksamaa väidab, et 4. meetme eesmärk oli algusest peale vabastada eraõiguslik äriühing DB AG personalikuludest, mis tulenevad ametnike töötasu konkreetsest struktuurist ja tasemest. Lisaks väidab Saksamaa, et vastavalt DBGrG § 21 lõikes 1 ja artiklis 23 sätestatud põhimõttele „als-ob-Kosten“ hüvitab DB AG BEVile kulud, mis on võrdsed kuludega, mida DB AG kannaks juhul, kui suunatud ametnike asemel palkaks ta töötajaid tööturult. Saksamaa teatab, et DB Cargo tegi kõik maksed talle suunatud töötajate eest DB AG-le õigeaegselt, ([65]) ja toob mitu näidet põhimõtte „als-ob-Kosten“ praktilise rakendamise kohta DB Cargos; samuti on Saksamaa esitanud sõltumatute audiitorite aruanded DB AG kulude kohta, millest nähtub, et konkreetses ametialases olukorras (vanus, kvalifikatsioon, palgarühm) oleva lepingulise töötajaga seotud kulud vastavad sarnases ametialases olukorras oleva ametniku puhul BEVile hüvitatavatele kuludele ([66]).

(149) Lisaks väidab Saksamaa, et kõnealune meede on nii ajaliselt kui ka ulatuselt piiratud ning seda kohaldatakse pidevalt väheneva tööjõu suhtes, ning järeldab, et see meede ei ole riigiabi, sest sellega ei vabastata DB Cargot kuludest, mida ettevõtja tavaliselt peab kandma. Vastupidi, meetmega vabastatakse DB Cargo ülemäärastest kuludest, mida teised eraõiguslikud raudteeveo-ettevõtjad ei pea kandma. Seda kinnitab asjaolu, et BEVi palgal olevaid ametnikke ei suunata mitte ainult DB AGsse, vaid ka teistesse äriühingutesse, mis konkureerivad DB AG tütarettevõtjatega. Selles olukorras võtab BEV põhimõtet „als-ob-Kosten“ hõlmava individuaalse kokkuleppe alusel enda kanda suunatud ametnike kulud, mis ületavad turuhinda.

(150) Lõpuks väidab Saksamaa, et pärast Saksamaa raudteede ümberkujundamist kehtestatud personalikord on kooskõlas ka turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega. Föderaalvalitsus tegutses samamoodi nagu turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kehtestades süsteemi, mille raames vahendati koondatud kvalifitseeritud raudteeametnikke turule turuhinna eest. See süsteem võimaldas riigil jagada nende kõrgelt kvalifitseeritud töötajate palga- ja pensionikoormust ning vähendada survet riigi varadele (antud juhul föderaaleelarvele).

(151) Teise võimalusena väidab Saksamaa, et 4. meede on olemasolev abi ja et igal juhul on see siseturuga kokkusobiv.

4.1.1.5. Kõnealused meetmed kui *olemasolev abi*

(152) Saksamaa esitas 17. mai ja 26. septembri 2023. aasta kirjades alternatiivse argumendi, mille kohaselt juhul, kui menetluse algatamise otsuses osutatud meetmed loetakse lõplikult riigiabiks, tuleks neid käsitada olemasoleva abina nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([67]) (edaspidi „menetlusmäärus“) artikli 1 punkti b tähenduses.

([65]) Maksed tehti DB AG-le, kes kandis seejärel raha üle BEVile. Saksamaa ametiasutuste selgituste kohaselt suunatakse personal DB AGsse, kes tegutseb vahendajana. Seega hüvitab DB AG tema kontserni suunatud ametnikega seotud personalikulud BEVile ja DB Cargo ei tee personalikulude makseid otse BEVile (vt põhjendus 80).

([66]) Saksamaa esildis 23. oktoobrist 2023.

([67]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

(153) Saksamaa rõhutab, et eelkõige kehtib see kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu kohta. „Olemasoleva abi muutmise“ kontseptsiooni kohaldamisel menetlusmääruse artikli 1 punkti b alapunkti v kontekstis tuleks lähtuda põhimõttest, et sisu on olulisem kui vorm, mis tähendab, et ainult olemasoleva meetme sisu ulatuslik muutmine võib kaasa tuua meetme ümberkvalifitseerimise uueks abiks. Sellega seoses viitab Saksamaa EFTA järelevalveameti ([68]) ja komisjoni ([69]) otsustuspraktikale ning väidab, et katkematu ahel identseid kasumi ja kahjumi ülekandmise lepinguid, mis otseselt või kaudselt – ühe või kahe täiendava tütarettevõtja (DB ML ja Railion ([70])) kaudu – seovad DB AGd ja DB Cargot, on eksisteerinud alates 1999. aastast. Saksamaa lisab, et kasumi ja kahjumi üleandmise lepingu aluseks olevatele põhimõtetele sarnaseid kasumi ja kahjumi jaotamise põhimõtteid kohaldati juba alates 1994. aastast, st DB AG asutamisest, kuni 1999. aastani, mil DB AG erinevatest äriüksustest moodustati eraldi tütarettevõtjad, mis seoti emaettevõtjaga lepingutega, milles nähti ette kasumite ja kahjumite ülekandmine.

(154) Saksamaa sõnul ei mõjutanud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingus 2012. ja 2016. aastal DB kontserni ümberkorraldamise raames tehtud tehnilised kohandused kõnealuse lepingu sisu, mistõttu need ei ole ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 1 seisukohast olulised. See on nii seda enam, et kõik ümberkorraldamisega hõlmatud äriühingud olid 100 % ulatuses DB AG valitseva mõju all ning kuulusid seega ühe ja sama ettevõtja koosseisu.

(155) Lisaks väidab Saksamaa, et menetlusmääruse artikli 1 punkti b alapunkti v teises lauses sätestatud erand ([71]) ei ole käesoleval juhul kohaldatav kahel põhjusel. Esiteks eksisteeris kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu peamine element – DB Cargo kahjumite katmine emaettevõtja poolt – juba alates 1994. aastast ning aktsepteeritud on, et kõnealust erandit ei kohaldata tagasiulatuvalt olukordade suhtes, mis esinesid enne nimetatud määruse ([72]) jõustumist 1999. aastal. Teiseks väidab Saksamaa, et see erand ei saa minna kaugemale ELi toimimise lepingu artikli 108 sätetest ja sellega ei saa luua täiendavaid „uue abi“ kategooriaid. Selles mõttes on kaheldav, kas menetlusmääruse artikli 1 punkti b alapunkti v teine lause on üldse esmase õigusega kooskõlas. Lisaks väidab Saksamaa, et kohtupraktika piiraks seda erandit üksnes juhtudega, mil oli ette näha, et pärast turu liberaliseerimist muutub meede abiks. Lisaks kohaldataks seda sätet üksnes juhul, kui tegevus avatakse konkurentsile liidu õiguse alusel konkreetsel tähtpäeval, mis on eelnevalt kindlaks määratav. Seetõttu ei oleks see kohaldatav kaubaveoturu liberaliseerimisel, kus suur hulk erinevaid riigi ja Euroopa tasandi meetmeid aitasid kaasa turu avamisele pika aja jooksul (aastatel 2003–2007).

(156) Saksamaa sõnul tähendaks kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu kvalifitseerimine olemasolevaks abiks seda, et komisjon peaks ametliku uurimismenetluse lõpetama. Kuna kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu näol on tegemist üksikabiga, mitte abikavaga, ei oleks komisjonil võimalik pakkuda välja ega kehtestada asjakohaseid meetmeid vastavalt menetlusmääruse VI peatükile, millega reguleeritakse olemasolevate abikavadega seotud menetlusi.

([68]) EFTA järelevalveameti 31. mai 2023. aasta otsus nr 082/23/COL algatada ametlik uurimismenetlus seoses raudtee-reisijaveo teenuste osutamiseks sõlmitud avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingutega Norras, punkt 182 jj ning punkt 250 jj.

([69]) Saksamaa viitab eelkõige järgmistele komisjoni otsustele: 20. oktoobri 2014. aasta otsus riigiabi SA.30481 kohta – ebaseaduslik riigiabi äriühingule Agence France-Press (AFP) (ELT C 20, 19.1.2018, lk 1); 24. aprilli 2007. aasta otsus riigiabi SA.18957 kohta – avalik-õiguslike ringhäälinguorganisatsioonide rahastamine Saksamaal, põhjendus 196 (ELT C 185, 8.8.2007, lk 1); 27. veebruari 2008. aasta otsus riigiabi SA.21395 kohta – VRT rahastamine, põhjendus 118 (ELT C 143, 10.6.2008, lk 1).

([70]) Saksamaa selgitab, et Railion loodi DB Cargo avamiseks Euroopa partnerraudteedele.

([71]) Menetlusmääruse artikli 1 punkti b alapunkti v kohaselt mõeldakse olemasoleva abi all sellist abi, mida peetakse olemasolevaks abiks, kuna on võimalik teha kindlaks, et selle kehtestamise ajal ei olnud see veel abi, vaid on muutunud selleks hiljem siseturu arengu tõttu ja ilma et liikmesriik oleks seda muutnud. Kui teatavad meetmed muutuvad abiks pärast tegevuse liberaliseerimist liidu õiguses, ei käsitata neid meetmeid pärast liberaliseerimise kuupäeva enam olemasoleva abina.

([72]) Saksamaa viitab nõukogu 22. märtsi 1999. aasta määrusele (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (EÜT L 83, 27.3.1999, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1999/659/oj).

4.1.2. *Tähelepanekud huvitatud isikute märkuste kohta*

4.1.2.1. Saksamaa tähelepanekud ERFA märkuste kohta

(157) Saksamaa sõnul kinnitavad ERFA märkused, et Saksamaa raudtee-kaubaveosektoris valitseb väga tihe konkurents ja et eraõiguslikud konkurendid on viimastel aastatel oma turuosi pidevalt kasvatanud. Need märkused lükkavad ümber kaebuse esitaja väited kõnealuste meetmete konkurentsivastase mõju kohta. Saksamaa lisab, et ELi toimimise lepingu artiklist 345, mis keelab ettevõtjate diskrimineerimise omandi kriteeriumi alusel (riigiomand *vs*. eraomand), tuleneb, et riigiabi eeskirjade rakendamine ei saa kaasa tuua kontsernisiseste suhete korraldamise vahendite (kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingud, kontsernisiseste teenuste osutamine või kontsernisisesed laenud) faktilist keeldu, mida kohaldataks ainult riigi osalusega äriühingute suhtes.

4.1.2.2. Saksamaa tähelepanekud kaebuse esitaja märkuste kohta

(158) Saksamaa lähtub kaebuse esitaja märkuste struktuurist ja väidab seoses *riigi ressursside kasutamise* tingimusega, et 1.–3. meetme puhul kasutatakse DB kontserni äritegevuse tulusid, mis ei ole riigi ressursid. Eraõiguse alusel asutatud ettevõtja äritegevuse tulude kvalifitseerimine riigi ressurssideks ei saa põhineda ainult riigi kui aktsionäri positsioonil. Tuleb tõendada, et oma valitsevat mõju teostades on riigil võimalik mõjutada rahaliste vahendite kasutamist ([73]). Saksamaa kordab oma argumenti, mis põhineb ELi toimimise lepingu artiklil 345 (vt põhjendus 105).

(159) Seoses riigile omistatavusega tunnistab Saksamaa, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimise kiitis DB AG aktsionäride üldkoosolekul heaks föderaalvalitsuse esindaja. Siiski ei piisa riigi nõusolekust meetmega, et tõendada selle omistatavust riigile ELi toimimise lepingu artikli 107 tähenduses, ([74]) sest kohtupraktika kohaselt tuleb tõendada, et avaliku sektori asutused osalesid aktiivselt meetme võtmises, kehtestasid meetme ettevõtjale või andsid ettevõtjale korralduse tegutseda teataval viisil ([75]). Samuti ei saa omistatavust tuvastada selle põhjal, et nõukogu kiitis heaks DB AG raamatupidamise aastaaruanded ja konsolideeritud aastaaruanded, kuna i) sellise heakskiitmisega ei kaasne mingit kokkulepet kahjumi korvamise kohta ja ii) valitsuse esindatus nõukogus on liiga väike, et tegelikult mõjutada selle organi otsuseid.

(160) Seoses 2. ja 3. meetmega kordab Saksamaa, et nende meetmete omistamine riigile ei saa põhineda üksnes asjaolul, et riigil on DB AGs 100 % osalus. Saksamaa sõnul ei osalenud nende meetmete vastuvõtmises ükski riigi esindaja. Nimelt ei pea nõukogu DB AG põhikirja ega DB AG nõukogu kodukorra kohaselt kiitma heaks selliseid meetmeid nagu 2. ja 3. meede ning nõukogu ei olegi neid heaks kiitnud.

(161) Saksamaa lisab, et 2. ja 3. meetme omistatavust riigile ei saa tuletada kaebuse esitaja loetletud asjaoludest. Esiteks ei viita Saksa riigi väidetav puhtalt rahaline huvi saada DB kontsernilt dividende riigi osalemisele kõnealuses kahes meetmes. Aktsionäri rahalist huvi ei ole kohtupraktikas kunagi käsitatud omistatavuse kriteeriumina ja seda õigustatult, kuna see tähendaks, et äriühingu organite mis tahes otsus oleks omistatav riigile, sest iga otsus võib mõjutada aktsionäri rahalist huvi.

([73]) Kohtuotsused, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs*. komisjon (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 29. aprill 2004, Kreeka *vs*. komisjon, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, ja 8. mai 2003, Itaalia ja SIM 2 Multimedia *vs*. komisjon, C-328/00 ja C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([74]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. märts 2021, komisjon *vs*. Itaalia jt, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, ja kohtuotsus, Üldkohus, 15. detsember 2021, Oltchim *vs*. komisjon, T-565/19, ECLI:EU:T:2021:904.

([75]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 13. september 2017, ENEA, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, punkt 20, ja kohtuotsus, Üldkohus, 22. september 2021, DEI *vs*. komisjon, T-639/14 RENV, T-352/15 ja T-740/17, ECLI:EU:T:2021:604. Saksamaa viitab ka otsusele (EL) 2021/2182.

(162) Lisaks väidab Saksamaa, et 2. ja 3. meetme omistatavust riigile ei saa tuletada ka BHO § 65 ega PCGK sätetest, kuna need sätted üksnes täiendavad õigusnorme, mis käsitlevad föderaalvalitsuse osalusega äriühingute juhtimist ja järelevalvet, ega näe ette tegevuse heakskiitmise nõudeid, mis lähevad kaugemale äriühinguõiguse tavanormidest.

(163) Lõpuks leiab Saksamaa, et muud kaebuse esitaja viidatud omistatavuse tegurid on kas asjakohatud või arusaamatud.

(164) Seoses eelise tingimusega väidab Saksamaa, et komisjonil lasub kohustus tõendada, kas turumajanduse tingimustes tegutseva eraõigusliku investori kriteeriumi kohaldamise tingimused on täidetud. Kui komisjonil puuduvad vajalikud tõendid otsustamaks, kas eraõiguslik investor oleks kõnealuseid meetmeid võtnud, ei või sellise otsusega seada liikmesriiki halvemasse olukorda ([76]). Ainult juhul, kui turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldatavus on vaieldav, peab liikmesriik objektiivsete ja kontrollitavate tõendite abil tõendama, et ta võttis kõnealuse meetme aktsionärina, mitte avaliku võimu kandjana.

(165) Lisaks väidab Saksamaa, et kaebuse esitaja viitab kohtupraktikale, mis käsitleb kapitalisüste – toiminguid, mille puhul tehakse kasumlikkuse analüüse või äriplaane aeg-ajalt ka erasektoris. Seevastu selliste instrumentide puhul nagu kasumi ja kahjumi ülekandmise leping, mis on kontserni neutraalne struktuurielement, kasumlikkuse analüüse *a priori* ei tehta ja need ei ole ka mõttekad. Asjaolu, et enne kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimise otsuse vastuvõtmist ei tehtud kasumlikkuse analüüsi, ei ole seega asjakohane selle hindamisel, kas riigi käitumine oli kooskõlas eraõigusliku turuosalise käitumisega. Lõpetuseks märgib Saksamaa, et ta esitas komisjonile asjakohased keskpika perioodi plaanid, mis pärinevad uuritavate asjaoludega samast ajast ja sisaldavad põhjalikke analüüse DB Cargo kasumlikkuse arengu kohta järgnevatel aastatel.

(166) Konkreetsemalt 1. meetme puhul leiab Saksamaa, et kaebuse esitaja keskendub oma märkustes ekslikult asjaolule, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingut pikendati 2012. aastal, hoolimata pidevatest kahjumitest ja väidetavast kasumiväljavaadete puudumisest. Seejuures ei võta kaebuse esitaja arvesse, et i) aastatel 2006–2008 kandis DB Cargo DB AG-le üle kasumeid 500 miljonit eurot ületavas summas; ii) 2009. aasta kahjum tulenes otseselt finantskriisist ja järgnevatel aastatel õnnestus DB Cargol kahjumit vähendada (2010 aastal -148 miljonit eurot, 2011: aastal -100 miljonit eurot, 2012: aastal -31 miljonit eurot); iii) kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimisel 2012. aastal eeldati kasumi taastumist ja sama ootus kajastus ka keskpika perioodi plaanides; iv) kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingut ei tohi vaadelda eraldiseisvalt, vaid maksuühtsust tagava vahendina, mis võimaldab ühe tütarettevõtja kahjumid kogu kontserni tasandil tasaarvestada.

(167) Seoses 2. meetmega viitab Saksamaa oma tähelepanekutele mõiste „kontsernisisesed teenused“ ebamäärasuse kohta ja kordab oma argumente, mille ta esitas menetluse algatamise otsuse järel esitatud märkustes teenuse- ja kontserni-funktsioonide eristamise ja hinnastamise kohta.

(168) Seoses 3. meetmega väidab Saksamaa, et kaebuse esitaja väited ei vasta tõele. Saksamaa väidab, et DB AG ja DB Cargo vahel sõlmiti laenulepingud turutingimustel, ning ta kordab sellega seoses menetluse algatamise otsuse kohta esitatud märkustes sisalduvaid argumente. Lisaks väidab Saksamaa, et asjaolu, et DB Cargo kuulub riigile, ei mõjuta DB Cargo võetud laenude tingimusi.

(169) Seoses 4. meetmega kordab Saksamaa menetluse algatamise otsuse kohta esitatud märkustes sisalduvaid argumente põhimõtte „als-ob-Kosten“ rakendamise kohta. Lisaks väidab Saksamaa, et käesolev juhtum erineb kohtuasjast C-211/15 P Orange/France Télécom *vs.* komisjon. Erinevalt DB AGst tasus France Télécom väiksemaid sotsiaalkindlustusmakseid kui tema konkurendid.

([76]) Saksamaa viitab kohtujurist Kokotti ettepanekule kohtuasjas Comune di Milano *vs.* komisjon, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:591, punkt 98.

(170) Saksamaa vaidleb vastu ka kaebuse esitaja argumentidele menetlusküsimuste kohta. Saksamaa väitel ei ole nelja vaidlustatud meedet vaja peatada, kuna need ei hõlma riigiabi. Teise võimalusena väidab Saksamaa, et meetmed on olemasolev abi, ning kordab sellega seoses oma 17. mai ja 26. septembri 2023. aasta kirjades esitatud argumente.

4.1.3. *Siseturuga kokkusobivus*

(171) Saksamaa on seisukohal, et kõnealused meetmed ei kujuta endast riigiabi ja seega ei teki küsimust nende kokkusobivusest siseturuga. Teise võimalusena väidab Saksamaa, et neli vaidlustatud meedet on olemasolev abi ja kõiki nende siseturuga kokkusobivusega seotud küsimusi tuleks käsitleda menetlusmääruse VI peatükis sätestatud raamistiku alusel.

(172) Täiendava argumendina on teatatud, et Saksamaa ja DB AG/DB Cargo otsustasid kohaldada DB Cargo suhtes majandusliku ümberkujundamise kava, mis Saksamaa arvates ühtlasi vastab nõuetele, mida esitatakse ümberkorralduskavadele komisjoni päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste ([77]) tähenduses.

4.1.4. *DB Cargo ümberkorralduskava*

4.1.4.1. Ümberkorralduskava ja toetava ümberkorraldusabi kirjeldus

(173) 2022. aasta juulis võtsid DB Cargo AG juhatus ja DB AG juhatus vastu otsuse käivitada protsess, mis tulemuseks oli ümberkujundamiskava koostamine, palgates konsultatsioonifirma, kes töötaks välja DB Cargo kolme ärisegmendi (marsruutrongiveod, kogumisrongiveod ja kombineeritud transport) ümberkujundamise strateegia, et viia äriühing kolme aasta jooksul kindlale majanduslikule alusele. 2022. aasta septembris valisid DB Cargo AG juhatus ja DB AG juhatus ümberkujundamise strateegia koostajaks Roland Bergeri konsultatsioonifirma. Ümberkujundamiskava koostamise käivitamine DB Cargo poolt oli vajalik äriühingu märkimisväärsete probleemide lahendamiseks.

(174) Saksamaa esitas kõnealuse kava (mis oli juba rakendamisel) käesoleva menetluse raames komisjonile 30. oktoobril 2023 ja seejärel mitmesuguste ajakohastuste kaudu, et võimaldada seda hinnata ümberkorralduskavana päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste tähenduses.

4.1.4.1.1. DB Cargo ümberkorralduskava

4.1.4.1.1.1. DB Cargo ümberkujundamiskava ülevaade

(175) Saksamaa selgitab, et DB Cargo ümberkujundamiskava eesmärk on tugevdada DB Cargo positsiooni pikas perspektiivis, et äriühing saaks anda vajaliku panuse DB AG eesmärkide saavutamisse. Tegevuskava on koostatud kooskõlas juhtmõttega „Kliima ja jätkusuutliku majanduse jaoks vajab Euroopa tugevat raudteelogistika pakkujat“. Saksamaa loodab, et sel viisil aitab DB Cargo oluliselt kaasa raudteevedude osakaalu suurendamisele Saksamaa ja Euroopa transporditurul, parandades samal ajal ka omaenda majanduslikku jätkusuutlikkust.

(176) Saksamaa selgitab, et kasumlikkuse ja konkurentsivõime saavutamiseks muudab DB Cargo oma ärimudelit. Ümberkujundamine on vajalik, kuna väga keerukas teenuste osutamise ühissüsteem ei ole suutnud praeguse taristu raames klientide vajadustele paindlikult reageerida. Tulemuseks on tootlikkuse vähenemine ja märkimisväärne rahaline lisakoormus, millel on suur mõju kasumile. Lisaks teatab Saksamaa, et DB Cargol tuleb end ümber kujundada, et muutuda taas kasumlikuks ja konkurentsivõimeliseks. Selleks et nendele väljakutsetele ja klientide nõudmistele kiiremini vastata, kohandab DB Cargo Saksamaa selgituse kohaselt oma ärimudelit nii, et tekivad väiksemad ja täpsema fookusega ärivaldkonnad. Kohandamine põhineb ärisektoritel/kliendirühmadel. Seejuures jätkatakse kogumisrongivedude segmendis tihedat teenuste vahetamist kõigi ärisektorite/kliendirühmadega.

([77]) Komisjoni teatis „Suunised raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta“ (ELT C 249, 31.7.2014, lk 1).

(177) Saksamaa märgib, et need täpsema fookusega ärivaldkonnad saavad ulatusliku autonoomia, vastutuse ja vajalikud ressursid oma äritegevuse jaoks. Eeldatakse, et selline tegutsemise viis vähendab oluliselt teenuste osutamise mudeli keerukust, mis peaks omakorda märkimisväärselt vähendama kulusid ja parandama konkurentsivõimet.

(178) Raudteelogistika valdkonna kohta märgib Saksamaa, et raudteelogistikateenuste osutajana oma turuosa suurendamiseks pakub DB Cargo nüüd oma klientidele süstemaatiliselt sektoripõhiseid teenuseid klientide tarneahelates. Tegemist on logistikalahendustega, mis hõlmavad peamiselt raudteeveoteenust, mida täiendavad lisamoodulid (nt maanteetransport, ladustamine ja muud individuaalsed logistikateenused).

(179) Praegust üldist raamistikku arvestades ei saa kogumisrongivedude segment, mis moodustab Saksamaal ja Euroopas tänapäevase raudtee-kaubaveo olulise osa, toimida puhtalt ärilistel alustel täiskaetusega võrgustikuna. Seetõttu eeldab Saksamaa, et DB Cargo ümberkujundamiskava rakendamise kaudu arendatakse kogumisrongivedude segment pakkumisele orienteeritud, standarditud ja vastupidavaks paindlike kaubaveovõimaluste võrgustikuks, võttes arvesse 2024. aasta föderaaleelarves ette nähtud rahalisi vahendeid, ning et tegevust selles segmendis korraldatakse märkimisväärselt kulutõhusamal viisil. Lisaks teatab Saksamaa, et keskpikas ja pikas perspektiivis suureneb süsteemi tõhusus ka uute tehnoloogiliste lahenduste, näiteks digitaalse automaathaakimise abil.

(180) Saksamaa selgitab ka, et kombineeritud transport on raudtee-kaubaveo tulevikuturg. Saksamaa märgib, et konkurentsivõimelise teenuse pakkumiseks kavatseb DB Cargo tulevikus rakendada ka struktuurimeetmeid.

(181) Lisaks selgitab Saksamaa, et oma ümberkujundamiskava raames investeerib DB Cargo kaasaegsetesse multisüsteemsetesse veduritesse ja uutesse vagunitehnoloogiatesse. Saksamaa eeldab, et tänu digitaliseerimise ja automatiseerimise valdkonnas tehtavatele edusammudele on DB Cargol võimalik märksa kiiremini ja tõhusamalt teostada ka raudteetranspordi protsesse, st rongide moodustamist ning vagunite käitlemist ja hooldamist, mis suurendab tema konkurentsivõimet.

(182) Saksamaa märgib, et klientide vajadustele vastavaid nüüdisaegseid transpordivahendeid kasutades püüab DB Cargo integreerida end sügavamalt klientide logistikaahelatesse. Saksamaa selgitab, et seetõttu edendab DB Cargo intensiivselt oma kaubavagunite arendamist.

(183) Saksamaa selgitab, et keskendudes digitaliseerimisele, kulude optimeerimisele ja jätkusuutlikkusele, püüab DB Cargo saada üle oma praegustest raskustest ja ühtlasi kindlustada oma tulevikku juhtiva turuosalisena Euroopa raudtee-kaubaveoturul. Seetõttu kujutavad ümberkujundamiskavas kirjeldatud strateegilised algatused Saksamaa sõnul endast selget teed elujõulisuse taastamiseks pikaajalise stabiilsuse ja kasvu kaudu.

4.1.4.1.1.2. DB Cargo ümberkorralduskava meetmed

(184) Saksamaa selgitab, et DB Cargo on asunud rakendama ümberkorralduskava, mida iseloomustavad radikaalsed muutused teenuste osutamise süsteemis, segmentide vaheliste seoste kaotamine, portfelli optimeerimise meetmed, sisemist tegevust asendav koostöö partneritega ja põhjalikult korrigeeritud ressursivajadused.

(185) Saksamaa märgib lisaks, et ümberkorralduskava konkreetsed meetmed on välja töötatud segmendipõhiselt – kogumisrongivedude segmendi, marsruutrongivedude segmendi ning kombineeritud transpordi segmendi mere- ja maismaatranspordi ning vedajateenuste alamsegmentide jaoks. Lisaks on kavandatud täiendavad üldised ümberkorraldusmeetmed, mis on suunatud Euroopa tütarettevõtjatele, haldamise ja teenuste osutamisega seotud juhtimispersonali struktuurile ning koordineerimiskeskusele ([78]).

([78]) DB Cargo koordineerimiskeskust kirjeldatakse põhjenduses 237 jj.

(186) Sellega seoses selgitab Saksamaa, et DB Cargo on viinud lõpule seadusega nõutavad läbirääkimised töötajate esindajatega huvide kooskõlastamiseks seoses eesmärgiga vähendada personalikulusid, mis pärast vahepeal jõustunud palgatõuse moodustavad endiselt enam kui 100 miljonit eurot aastas. 2. oktoobril 2024 jõuti lepituskomitees ühise tulemuseni ja lepiti kokku, et 31. detsembriks 2026 vähendatakse töötajaskonda 2023. aasta detsembriga võrreldes 4 582 täistööajaga töötaja võrra (ligikaudu 25 % töötajatest) ja 2029. aasta detsembriks veel 361 täistööajaga töötaja võrra, mille tulemusel väheneb täistööajaga töötajate arv kokku 4 943 võrra (ligikaudu 27 % töötajatest). Lisaks märgib Saksamaa, et esialgu keskendub DB Cargo kombineeritud transpordile, haldamise ja teenuste osutamisega seotud juhtimispersonalile ning koordineerimiskeskuse juhtimispersonalile, ning selgitab, et DB Cargo pöörab erilist tähelepanu kogumisrongi- ja marsruutrongivedudele kooskõlas ümberkorralduskavas sisalduvate meetmetega, mida kirjeldatakse järgmistes jagudes ja mis hõlmavad ka töötajaskonna vähendamist.

Tabel 10

Lepituskomitee tulemused, 2. oktoober 2024: DB Cargo AG täistööajale taandatud töötajate arvu vähendamine

Täistööajale taandatud töötajate arv	2023. a	2024. a	2025. a	2026. a	2027. a	2028. a	2029. a
Põhitegevuses osalevad töötajad (vedurijuhid, manööverdajad jne)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Hooldustöötajad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Teenuste osutamisega seotud juhtimispersonal, sh koordineerimiskeskuses	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Halduse juhtimispersonal (sh IT)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB Cargo AG	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 29.

4.1.4.1.1.3. Ümberkorralduskava meetmed kogumisrongivedude segmendis

(187) Saksamaa selgitab, et DB Cargo kogumisrongiveod hõlmavad eri kaubasaatjatelt üksikute vagunite ja vagunirühmade kokkukogumist ja sihtkohtadesse toimetamist üle riigi. Pärast kokkukogumist moodustatakse vagunitest mitmes etapis pikamaarongid. Hiljem tuleb pikamaarongid kauba lõplikuks kohaletoimetamiseks lahutada üksikvaguniteks või väljaveorongideks. See väga keerukas komplekteerimisprotsess eeldab ulatuslikke taristuressursse, samuti käsitsi tehtavaid toiminguid ning juhtimissuutlikkust planeerimiseks ja dispetšerjuhtimiseks.

(188) Lisaks märgib Saksamaa, et kogumisrongivedusid peetakse säästvamaks alternatiiviks nende vedudega otseselt konkureerivale väikeste ja keskmise suurusega saadetiste maanteetranspordile veoautodega. Selleks et lahendada kogumisrongivedude süsteemselt ebasoodne olukord võrreldes veoautotranspordiga ning asendada maanteetransport keskkonnasõbralikuma raudteetranspordiga, on vaja kogumisrongivedude segmendis veoteenuste osutamise ja ärimudel ümber korraldada ning näha ette riigiabikavad. Seetõttu väidab Saksamaa, et DB Cargo ümberkorralduskavas kogumisrongivedude segmendi jaoks ette nähtud meetmed on suunatud kogumisrongivedude pikaajalise elujõulisuse nõuete täitmisele ja konkurentsivõime suurendamisele.

4.1.4.1.1.3.1. Ümberkorralduskava 1. meede: kogumisrongivedude segmendi võrgu optimeerimine selle ülesehituse läbivaatamise kaudu

(189) Saksamaa selgitab, et kogumisrongivedude võrgu ümberkujundamise üldeesmärgid on a) radikaalselt lihtsustada teenuste osutamist ja suurendada teenuste osutamise stabiilsust ning b) selle tulemusena standardida klientidele pakutavaid teenuseid.

(190) Tulevase teenuste osutamise mudeli kohta märgib Saksamaa, et kogumisrongivedude segmendile eraldatakse oma töötajad ja seadmed ning see kujutab endast radikaalset muutust võrreldes praeguse kogumisrongi-, marsruutrongi- ja kombineeritud vedude integreeritud teostamisega. Saksamaa eeldab, et selle ümberkorraldusmeetme tulemuseks on suurem stabiilsus/vastupidavus, parem kvaliteet ja kulude kokkuhoid, mis ületab vedude integreeritud teostamise sünergiat, kuna tühistamistasud vähenevad ja ressursitõhusus kasvab (nt vajaminevate vedurite arvu vähenemine). Lisaks väidab Saksamaa, et DB Cargo edaspidise võrgu kavandamisel keskendutakse sageduse suurendamisele pikkadel liinidel, lühemate ühenduste konsolideerimisele ja vagunite paindlikumale marsruutimisele, st püsikulude paremale jaotamisele ja sihtkohtade arvu vähendamisele.

(191) Saksamaa märgib veel, et klientidele pakutavaid teenuseid on kavas üha enam standardida ja et seeläbi vähendatakse individuaalseid kliendipõhiseid tellimusi. Lisaks teatab Saksamaa, et kliendipõhise prioriseerimise vajaduse kaotamine peaks parandama manööverdusrajatiste läbilaskevõimet ning vähendama oluliselt planeerimise ja dispetšerjuhtimise keerukust, st suurendama juhtimispersonali tõhusust.

(192) Saksamaa märgib, et muudetud võrgu ulatuslikum rakendamine peaks algama 2025. aastal.

4.1.4.1.1.3.2. Ümberkorralduskava 2. meede: teenuste osutamise optimeerimise üldmeetmed kogumisrongivedude segmendis

(193) Saksamaa märgib, et DB Cargo võrgu ülesehituse kõrval nähakse ümberkorralduskavas ette kaks üldist teenuste osutamise optimeerimise meedet, mille eesmärk on vähendada kogumisrongivedude kulusid:

a) kogumisrongivedude segmendis seniste väljaveo- ja jaotusteenuste muutmine, st praegu ebatõhusate teenuste ümberkorraldamine, vähendamine või kaotamine. Saksamaa märgib, et see meede on juba rakendamisel ja esimesed mõjud peaksid kohe ilmnema;

b) energiakulude kokkuhoid tänu kaherežiimiliste vedurite kasutamisele vähem kütusesäästlike diiselmootoriga alternatiivide asemel. Saksamaa sõnul avaldub selle meetme positiivne mõju eeldatavasti alates 2026. aastast.

4.1.4.1.1.3.3. Ümberkorralduskava 3. meede: kvaliteedi parandamise ja baashinna kohandamise meetmed kogumisrongivedude segmendis

(194) Saksamaa märgib, et teenuste osutamise mudeli parendused toovad kaasa klientidele osutatava teenuse kvaliteedi tõusu (nt stabiilsuse/vastupidavuse suurenemise). Saksamaa selgitab, et seoses kvaliteedi parandamise meetmetega peab DB Cargo läbirääkimisi hindade kohandamise üle eesmärgiga i) paremini korvata veokulude praegust suurenemist ja ii) kasutada paremini ära klientide valmidust maksta kogumisrongivedude eest. Saksamaa täpsustab, et vastavad hinnakohandused on tegelikud baashinna tõusud, mis lisanduvad tegurikulude korvamisele ja mis jõustuvad juba 2024. aastal.

4.1.4.1.1.3.4. Ümberkorralduskava kohaselt kogumisrongivedude segmendis rakendatavate meetmete mõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

Tabel 11

Ümberkorralduskava kohaselt kogumisrongivedude segmendis rakendatavate meetmete mõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

		Mõju ärikasumile (miljonites eurodes)				
Segmendi liik	Ümberkujundamismeede	2024	2025	2026	2027	2028
Kogumisrongiveod	Võrgu optimeerimine selle ülesehituse läbivaatamise kaudu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Teenuste osutamise optimeerimise üldmeetmed, mis mõjutavad kogumisrongivedusid	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kvaliteedi parandamine ja baashinna kohandamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 30.

4.1.4.1.1.4. Ümberkorralduskava meetmed marsruutrongivedude segmendis

(195) Saksamaa selgitab, et marsruutrongiveod hõlmavad kauba toimetamist haruteedelt/laadimispunktidest otse haruteedele/mahalaadimispunktidesse ilma rongi koosseisu muutmata. Seega on marsruutrongivedude tulemuslikkuse peamiseks teguriks läbilaskevõime piisav kasutamine pikamaavedudel. Saksamaa märgib, et marsruutrongivedude segmendis keskendub DB Cargo võrgu laiaulatuslikule katvusele, hõlmates erinevaid veoliike, sealhulgas keerukamaid logistikalahendusi. Alljärgnevalt kirjeldatakse peamisi ümberkorralduskava kohaseid meetmeid marsruutrongivedude segmendis, mis keskenduvad üleminekule nutilogistika pakkumisele.

4.1.4.1.1.4.1. Ümberkorralduskava 4. meede: logistikalahendused ja portfelli optimeerimine marsruutrongivedude segmendis

(196) Saksamaa teatel keskendutakse DB Cargo ümberkorralduskavas marsruutrongivedude teostamisel nutilogistikalahenduste pakkumisele (nt klientide vajadustega kohandatud lahendused või komplekssed/piiriülesed veod) ning portfelli struktureeritud läbivaatamisele, mis hõlmab kahte põhielementi:

a) teenuste osutamise kontseptsioonide muutmine eesmärgiga parandada nii tõhusust kui ka kvaliteeti, mis annab DB Cargole ainulaadse müügiargumendi;

b) hindade diferentseerimine, sh kohandatud hinnad klientidele, kellel on suurem maksevalmidus ja kes sõltuvad suurel määral raudteeveoteenustest. Sellega seoses võidakse loobuda teatavatest marsruutidest ja lihtsamate vajadustega (nt punktist-punkti liiklus) klientidest, et kasutada vabanenud ressursse keerukamate/nutikamate logistikalahenduste pakkumiseks (potentsiaalselt koos partneritega), mille tulemusena paraneb äritegevuse kasumlikkus. Saksamaa märgib, et üldiselt kavatseb DB Cargo jätkata ainult positiivse majandusliku arengu perspektiiviga vedusid. Portfelli optimeerimine viiakse Saksamaa sõnul läbi viivitamata ja selle mõju ilmneb alates 2024. aastast.

4.1.4.1.1.4.2. Ümberkorralduskava 5. meede: teenuste osutamise stabiilsuse parandamine marsruutrongivedude segmendis

(197) Saksamaa selgitab, et praegu teostab DB Cargo marsruutrongivedusid integreeritud süsteemi raames, mis hõlmab muid marsruutrongivedusid, kombineeritud vedusid ja kogumisrongivedusid. Lisaks märgib Saksamaa, et DB Cargo teenuste integreeritud osutamisest tulenev potentsiaalne sünergia jääb sageli realiseerimata (näiteks ettenägematute sündmuste tõttu, nagu taristu ehitustööd lühikese etteteatamisajaga, tehnilised probleemid, ressursside kättesaadavus) ja see suurendab tegelikke teenuste osutamise kulusid.

(198) Saksamaa sõnul nähakse ümberkorralduskava kõnealuse meetmega ette, et tulevikus on marsruutrongide käitamine eraldiseisev tegevus, mille jaoks eraldatakse spetsiaalsed ressursid (sarnaselt kogumisrongivedude segmendis rakendatavale meetmele), et vähendada sõltuvust ja tõsta teenuste osutamise kvaliteeti. Samuti märgib Saksamaa, et ümberkorralduskava selle meetme raames kehtestatakse selge ja järjepidev omalus tööstusharude, klientide ja toodete suhtes.

(199) Lisaks selgitab Saksamaa, et teenuste osutamise suurema stabiilsuse saavutamist ([79]) kiirendatakse veelgi uute kollektiivlepingute rakendamisega, et suurendada töövahetuste mudelite paindlikkust. 2023. aasta kollektiivläbirääkimiste voorus saavutasid DB AG ja DB Cargo raudtee- ja transporditöötajate ametiühingu (EVG) märkimisväärse toetuse DB Cargo ümberkujundamisele, kuna ametiühing esitas võimaluse vedurijuhtide töövahetuste pikendamiseks, mis suurendab DB Cargo paindlikkust (selliste töövahetuste mudelite puhul töötavad vedurijuhid (vabatahtlikult) mitmepäevastes töötsüklites, millega kaasnevad mitu (tasustatud) puhkeperioodi väljaspool kodu ja pikemad puhkeperioodid kodus. Saksamaa märgib, et see toob kaasa suurema tootlikkuse tänu töötajate vahetumise vähenemisele ja võimalusele rakendada vedurijuhte algsest asukohast sõltumatult. Saksamaa eeldab, et DB Cargo teenuste osutamise muudetud süsteemi ulatuslikum rakendamine algab hiljemalt 2025. aastal.

4.1.4.1.1.4.3. Ümberkorralduskava 6. meede: kvaliteedi parandamine ja sellega seoses baashinna kohandamine marsruutrongivedude segmendis

(200) Saksamaa väidab, et DB Cargo klientidele osutatavate teenuste kvaliteedi parandamine (nt stabiilsuse suurendamine) õigustab hindade kohandamist, mille üle peetakse läbirääkimisi eesmärgiga i) paremini korvata veokulude praegust suurenemist ja ii) kasutada paremini ära klientide valmidust maksta kvaliteetsemate marsruutrongivedude eest. Saksamaa selgitab, et vastavad hinnakohandused on tegelikud baashinna tõusud, mis lisanduvad tegurikulude korvamisele ja mis jõustuvad juba 2024. aastal.

4.1.4.1.1.4.4. Ümberkorralduskava kohaselt marsruutrongivedude segmendis rakendatavate meetmete mõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

Tabel 12

Ümberkorralduskava kohaselt marsruutrongivedude segmendis rakendatavate meetmete mõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

		Mõju ärikasumile (miljonites eurodes)				
Segmendi liik	Ümberkujundamismeede	2024	2025	2026	2027	2028 jj
Marsruutrongiveod	Logistikalahendused ja portfelli optimeerimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Teenuste osutamise stabiilsuse parandamine (sh uued kollektiivlepingud)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kvaliteedi parandamine ja baashinna kohandamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 31.

([79]) Saksamaa selgitab, et DB Cargo kavatseb muuta oma teenuste osutamise mudeli väljundid ja prognoosid järjepidevalt täpsemaks, isegi kui üht või mitut muutuvat sisendparameetrit või eeldust tuleks ettenägematute asjaolude tõttu muuta.

4.1.4.1.1.5. Ümberkorralduskava meetmed kombineeritud transpordi segmendis

(201) Saksamaa selgitab, et kombineeritud transport tähendab mitmeliigilist transporti, mille käigus esimeses ja viimases etapis – teel terminali või sadamasse – kasutatakse veoautosid ning vahepealsetel pikamaalõikudel kasutatakse raudteed. Segment jaguneb kolmeks alamsegmendiks: i) kombineeritud meretransport hõlmab konteinerite vedu sadamate ja vastava sisemaa-ala vahel, ii) kombineeritud maismaatransport hõlmab mahtlastikonteinerite, poolhaagiste ja vahetusveovahendite vedu terminalist terminali ning iii) vedajateenused hõlmavad üksnes veduriteenuseid kolmandatest isikutest raudteeveo-ettevõtjatele või ekspediitoritele.

(202) Saksamaa märgib, et kahes esimeses segmendis katavad turuosalised kas üksikuid väärtusahela elemente (veduriteenus, terminalitoimingud, raudteevedu) või pakuvad integreeritud veoettevõtjana kogu väärtusahela ulatuses kõiki teenuseid. Lisaks selgitab Saksamaa, et meretranspordi segmendis on DB Cargo nii veoettevõtja (koos oma tütarettevõtjaga TFG) kui ka veduriteenuse osutaja (DB Cargo ise). Saksamaa märgib, et maismaatranspordi segmendis on DB Cargo jällegi veduriteenuse osutaja ja lisaks sellele omab ta ühendveoettevõtja Kombiverkehr GmbH & Co. KG aktsiaid (kuid tal ei ole enamusosalust). Vedajateenuste segmendis pakub DB Cargo Saksamaa sõnul üksnes veduriteenust.

(203) Järgmises jaos on esitatud nendes kolmes alamsegmendis ümberkorralduskava kohaselt rakendatavad peamised meetmed.

4.1.4.1.1.5.1. Ümberkorralduskava 7. meede: teenuste osutamise muutmine kombineeritud meretranspordi alamsegmendis

(204) Saksamaa selgitab, et praegu teostatakse kombineeritud vedusid integreeritud süsteemi raames, mis hõlmab ka kogumisrongivedusid ja marsruutrongivedusid. Integreeritud süsteemist tulenev sünergia on väiksem kui sellest tulenev keerukus, mis toob kaasa transpordihäiretega seotud kvaliteediprobleeme ja suurema ressursivajaduse võrreldes otseste konkurentidega (näiteks kogumisrongi- ja marsruutrongivedude segmendis veetavale kaitsevarustusele või söele omistatakse suuremat tähtsust kui ühendvedude lastile, mis põhjustab kombineeritud meretranspordi segmendis viivitusi). Saksamaa märgib lisaks, et seetõttu sisaldab ümberkorralduskava kahte meedet, mida DB Cargo rakendama asub:

a) meretranspordi segmendile eraldatakse oma ressursid (vedurijuhid, vedurid ja kaubavagunid), et tõsta teenuste kvaliteeti ja osutada kaubaveoteenuseid, mis on ressursside kättesaamatuse tõttu varem osutamata jäänud;

b) lepituskomitees jõuti 2. oktoobril 2024 kokkuleppele muuta äriühingu kehtivaid tööeeskirju kombineeritud meretranspordi valdkonnas. Selle tulemusena saavutatakse sama tootlikkuse kasv kui alternatiivse ümberkujundamise variandi puhul, mis põhineb DB Cargo pakutavate veduriteenuste vähendamisel ja veduriteenuste üleandmisel veduriteenustega tegelevatele tütarettevõtjatele, kelle töölepingud on paindlikumad ja vedurijuhtide tootlikkus seetõttu suurem (nt ooteajad kaugemal asuvates jaamades, spetsiaalne sõiduaja hüvitis). Lisaks selgitab Saksamaa, et tänu selle kokkuleppe sõlmimisele 2024. aasta oktoobris on DB Cargol võimalik vähendada oma vedurijuhtide arvu, teenuste osutamisega seotud juhtimispersonali ja koordineerimiskeskuse töötajate arvu, sest uued tööeeskirjad võimaldavad tootlikkust suurendada. Seetõttu ei pea DB Cargo oma tegevust üle andma veduriteenustega tegelevatele tütarettevõtjatele.

4.1.4.1.1.5.2. Ümberkorralduskava 8. meede: võrgu ümberkujundamine kombineeritud meretranspordi alamsegmendis

(205) Saksamaa selgitab, et DB Cargo senises võrgumudelis kasutab merendussektori käitaja TFG Saksamaa meresadamate ja sisemaa vahelise liikluse jaotamiseks manööverdamislahendusi, samas kui konkurendid kasutavad kombineeritud transpordi terminale. Saksamaa teatab, et ümberkorralduskava raames viiakse marsruutimine TFG puhul järk-järgult üle sorteerimisjaamade asemel kombineeritud transpordi keskterminalide kasutamisele, et võimaldada rongide kasutamise ja mahutavuse suurendamist ning konteinerite kulutõhusamat ümberlaadimist. Lisaks märgib Saksamaa, et DB Cargo kavatseb võtta uue teenuste osutamise mudeli kasutusele 2026. aastaks, kuna selleks on vaja saada juurdepääs keskterminalidele ja muuta sõiduplaane.

4.1.4.1.1.5.3. Ümberkorralduskava 9. meede: terminalide integreerimine kombineeritud meretranspordi alamsegmendis

(206) Saksamaa selgitab, et konteineriterminal on kombineeritud transpordi väärtusahela oluline osa ning et kasumlikkuse suudavad saavutada ettevõtjad, kes integreerivad veoahelasse terminalitoimingud. Lisaks märgib Saksamaa, et DB Cargo ümberkorralduskava hõlmab terminalitoimingute laiendamist, tehes paremat koostööd terminaliteenuse osutajaga DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße), et DB Cargo saaks pakkuda terviklikumat teenusevalikut (mis hõlmab näiteks konteinerite ladustamist), optimeerida teenuste osutamist (nt rööbasteede ja terminalide kasutusaegade parem ühildamine) ning saavutada sünergia paikades, kus ta juba käitab depoosid ja kus DUSS käitab oma terminali DB Cargo rajatiste kõrval.

4.1.4.1.1.5.4. Ümberkorralduskava 10. meede: portfelli optimeerimine kombineeritud meretranspordi alamsegmendis

(207) Saksamaa märgib, et DB Cargo ümberkorralduskavas nähakse ette mereliikluse marsruutide portfelli optimeerimine, eelkõige vähese nõudluse ja väikese kasumlikkusega marsruutide osas, ning et selle meetme mõju avaldub 2024. aastal.

4.1.4.1.1.5.5. Ümberkorralduskava 11. meede: partnerlusvõimaluste hindamine kombineeritud meretranspordi alamsegmendis

(208) Saksamaa märgib, et meretranspordi segmendis rakendavad nii liinilaevandusettevõtjad kui ka terminalide käitajad vertikaalse integratsiooni strateegiaid, et suurendada klientide lojaalsust ning tagada veomahud ja kasumimarginaalid. Lisaks teatab Saksamaa, et DB Cargo merendussektori käitaja TFGi jaoks kujutavad tema konkurentide sellised strateegilised sammud endast veomahtude vähenemise riski juhul, kui tema peamised kliendid, st liinilaevu kasutavad kaubasaatjad, viivad oma kauba konkurentide juurde, kellega nad puutuvad kokku näiteks eespool nimetatud vertikaalse integratsiooni kontekstis. Saksamaa leiab, et partneri investeering võimaldaks TGFil tagada veomahud ja saada vahetu juurdepääsu lõppklientidele. Samuti selgitab Saksamaa, et DB Cargo ümberkorralduskava raames hinnatakse praegu asjaomaseid partnerlusvõimalusi.

4.1.4.1.1.5.6. Ümberkorralduskava 12. meede: Kombiverkehriga seotud tegevuse ulatuse muutmine kombineeritud maismaatranspordi alamsegmendis

(209) Saksamaa märgib, et DB Cargo omab aktsiaid (ent mitte enamusosalust) Kombiverkehr GmbH & Co. KGs (edaspidi „KVG“), mis on üks kahest juhtivast Euroopa veoettevõtjast (50 % aktsiatest kuulub DB Cargole ja ülejäänud 50 % enam kui 200 ekspediitorile). Saksamaa leiab, et pikaajalise konkurentsivõime saavutamiseks on vaja muuta praegust ärimudelit, mille kohaselt DB Cargo on ainult veduriteenuse osutaja. Lisaks selgitab Saksamaa, et 2023. aasta augustis algasid ühised arutelud kasumlikkuse saavutamiseks uue partnerlusel põhineva ärimudeli rakendamise üle, kuid need ei andnud soovitud tulemust.

(210) Sellega seoses selgitab Saksamaa veel, et hiljemalt 2025. aasta jaanuariks kaotatakse järk-järgult tegevus, mis ei taga vajalikke kasumimarginaale. Alates 2024. aasta kolmandast kvartalist alustas KVG suure osa oma rongiprogrammi puhul üleminekut kolmandast isikust veduriteenuste osutajate kasutamisele, nii et kombineeritud veoteenuseid vajavatel ekspediitoritel on ka edaspidi juurdepääs suuremale osale KVG liinivõrgust. Kõik DB Cargo poolt KVG-le osutatavad teenused, millel puudub DB Cargo jaoks majanduslikult elujõuline perspektiiv, on vahepeal järk-järgult lõpetatud, et vältida edasisi kahjusid.

4.1.4.1.1.5.7. Ümberkorralduskava 13. meede: teenuste osutamise muutmine kombineeritud maismaatranspordi alamsegmendis

(211) Saksamaa selgitab, et praegu teostatakse kombineeritud vedusid integreeritud süsteemi raames, mis hõlmab ka kogumisrongivedusid ja marsruutrongivedusid, kuid vedude integreeritud osutamisest tulenev sünergia on väiksem kui selle protsessi keerukus, mis toob kaasa transpordihäiretega seotud kvaliteediprobleeme ja suurema ressursivajaduse võrreldes DB Cargo otseste konkurentidega. Saksamaa sõnul rakendatakse seetõttu ümberkorralduskava raames kahte meedet:

a) kombineeritud maismaatranspordi segmendile eraldatakse oma ressursid, et tõsta teenuste kvaliteeti ja osutada kaubaveoteenuseid, mis on ressursside kättesaamatuse tõttu varem osutamata jäänud;

b) huvide kooskõlastamise tulemusena jõudsid pooled 2. oktoobril 2024 kokkuleppele muuta äriühingu kehtivaid tööeeskirju kombineeritud maismaatranspordi valdkonnas. Selle tulemusena saavutatakse sama tootlikkuse kasv kui alternatiivse variandi puhul, mis seisneb veduriteenuste hankimises veduriteenustega tegelevatelt tütarettevõtjatelt, kelle töölepingud on paindlikumad ja vedurijuhtide tootlikkus seetõttu suurem (nt ooteajad kaugemal asuvates jaamades, spetsiaalne sõiduaja hüvitis). Lisaks märgib Saksamaa, et tänu selle kokkuleppe sõlmimisele 2024. aasta oktoobris on DB Cargol võimalik vähendada oma vedurijuhtide arvu, teenuste osutamisega seotud juhtimispersonali ja koordineerimiskeskuse töötajate arvu, sest uued tööeeskirjad võimaldavad tootlikkust alates 2025. aastast suurendada. Seetõttu ei pea DB Cargo oma tegevust üle andma veduriteenustega tegelevatele tütarettevõtjatele.

4.1.4.1.1.5.8. Ümberkorralduskava 14. meede: portfelli optimeerimine vedajateenuste alamsegmendis

(212) Saksamaa selgitab, et portfelli optimeerimine algatati juba 2023. aastal DB Cargo ümberkorralduskava raames nende tegevuste puhul, mis praegu ei taga vajalikku kasumimarginaali ega oma majanduslikult elujõulist perspektiivi. Portfellist eemaldatakse madala kasumimarginaaliga liiklus, mille puhul ei saavutata nõutava ärikasumi marginaali eesmärki ja/või mille puhul kliendid ei nõustu vajalike hinnakohandustega. Lisaks selgitab Saksamaa, et praegu hinnatakse DB Cargo müügimeeskonna kogemuste põhjal klientide reaktsioone hindade kohandamisele ja kohandused kavandatakse vastavalt sellele. Saksamaa eeldab, et võrreldes 2023. aastaga väheneb maht 2024. aastal ligikaudu […] % ja 2025. aastal ligikaudu […] % võrra ning et kui suurem osa DB Cargo klientidest ei nõustu hinnakohandustega, korrigeeritakse vähendamise määra.

4.1.4.1.1.5.9. Ümberkorralduskava kohaselt kombineeritud transpordi segmendis rakendatavate meetmete mõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

Tabel 13

Ümberkorralduskava kohaselt kombineeritud transpordi segmendis rakendatavate meetmete mõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

		Mõju ärikasumile (miljonites eurodes)				
Segmendi liik	Ümberkujundamismeede	2024	2025	2026	2027	2028 jj
Kombineeritud meretransport	Teenuste osutamise mudel/keskterminal Maschenis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Eraldiseisev teenuste osutamine ja võrgu ümberkujundamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Üldhalduskulude vähendamine kõigis kombineeritud meretranspordiga tegelevates äriühingutes (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Portfelli optimeerimine ja hindade tõstmine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Segmendi liik	Ümberkujundamismeede	*Mõju ärikasumile (miljonites eurodes)* 2024	2025	2026	2027	2028 jj
Kombineeritud maismaatransport ja vedajateenused		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Eraldiseisev teenuste osutamine					
	Üldhalduskulude vähendamine kombineeritud maismaatranspordi segmendis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kombiverkehri võrgu ulatuse muutmine (portfelli optimeerimine) ja hindade tõstmine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 33.

4.1.4.1.1.6. Ümberkorralduskava meetmed seoses DB Cargo Euroopa tütarettevõtjatega

(213) Saksamaa selgitab, et DB Cargol on välismaised tütarettevõtjad 13 riigis: Madalmaades, Prantsusmaal, Taanis, Itaalias, Šveitsis, Belgias, Ühendkuningriigis, Hispaanias ja Poolas ning neljas Euroopa idakoridori riigis, st Tšehhis, Bulgaarias, Rumeenias ja Ungaris. Tütarettevõtjad tegutsevad suuresti kulukeskustena, pakkudes raudteeteenuseid, millega laiendatakse raudteevedusid kõikjale Euroopasse. Saksamaa sõnul on DB Cargo Euroopa võrgu eesmärk pakkuda kogu mandril punktist-punkti piiriüleseid logistikalahendusi, mille puhul lähte- ja sihtkohad asuvad nii Saksamaal kui ka väljaspool Saksamaad ning Saksamaa on kas transiidiriik või saatja- või vastuvõtjariik.

(214) Saksamaa selgituse kohaselt töötab DB Cargo Euroopa tütarettevõtjates ligikaudu kolmandik DB Cargo kõigist töötajatest. Seega on tütarettevõtjad äriühingu majandustulemuste seisukohast olulised. Lisaks teatab Saksamaa, et need tütarettevõtjad on DB Cargo ümberkorralduskavas olulisel kohal ja nende puhul on uuritud kulude kokkuhoiu võimalusi. Saksamaa sõnul on seetõttu kavas rakendada kolme üldist kulude optimeerimise meedet.

4.1.4.1.1.6.1. Ümberkorralduskava 15. meede: Euroopa tütarettevõtjate portfelli optimeerimine

(215) Esiteks optimeeritakse portfelli, hinnates veotegevuse kasumlikkust ja määrates seejärel kindlaks tõhususmeetmed kolmes segmendis: kogumisrongivedude, marsruutrongivedude ja kombineeritud transpordi segmendis. Saksamaa selgitab, et DB Cargo kas optimeerib kahjumlikke vedusid hindade kohandamise, sageduse vähendamise ning lähte- ja sihtkohtade koondamise kaudu või siis lõpetab need. Lisaks selgitab Saksamaa, et see meede on tihedalt kooskõlas kõigi kolme segmendi strateegiaga.

4.1.4.1.1.6.2. Ümberkorralduskava 16. meede: Euroopa tütarettevõtjate kulude vähendamine

(216) Teiseks vähendatakse DB Cargo ümberkorralduskava raames kulusid depoode konsolideerimise kaudu, näiteks Saksamaa ja Madalmaade või Saksamaa ja Šveitsi depoode puhul, või kontoripinna vähendamise kaudu. Lisaks teatab Saksamaa, et DB Cargo teenuste osutamise ja haldamise üldkulusid vähendatakse näiteks klienditeeninduse ülesannete koondamisega koordineerimiskeskusse või väliste töötajate arvu vähendamisega.

4.1.4.1.1.6.3. Ümberkorralduskava 17. meede: Euroopa tütarettevõtjate tegevuse tõhusus

(217) Kolmandaks rakendatakse DB Cargo ümberkorralduskava raames tegevuse tõhususe suurendamise meetmeid, optimeerides vedurijuhtide piiriülest kasutamist (näiteks Saksamaa ja Madalmaade või Saksamaa, Šveitsi ja Itaalia vahel), suurendades varade tootlikkust ja rakendades DB Cargos standarditud IT-taristut.

4.1.4.1.1.6.4. Ümberkorralduskava kohaselt DB Cargo Euroopa tütarettevõtjate puhul rakendatavate meetmete mõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

Tabel 14

Ümberkorralduskava kohaselt Euroopa tütarettevõtjate puhul rakendatavate meetmete mõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

		Mõju ärikasumile (miljonites eurodes)				
Segmendi liik	Ümberkujundamismeede	2024	2025	2026	2027	2028 jj
Euroopa tütarettevõtjad	Portfelli optimeerimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kulude vähendamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tegevuse tõhusus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 34.

4.1.4.1.1.7. Ümberkorralduskava meetmed seoses DB Cargo haldusega

(218) Saksamaa selgitab, et DB Cargo üksusteülese funktsioonina osutab haldusosakond DB Cargos olulisi teenuseid. Saksamaa sõnul kõrvaldatakse DB Cargo ümberkorralduskavaga ebatõhusus, mis tuleneb liigsetest protsessidest ja ressurssidest ning vähese lisandväärtusega teenustest.

(219) Saksamaa selgitab, et eelduste kohaselt vähendab DB Cargo eri äriüksuste keerukuse vähendamine vajaminevaid haldusressursse ning et meetmete tulemusena peaks haldustöötajate arv alates 2024. aastast vähenema 2023. aasta juuliga võrreldes enam kui 80 täistööaja ekvivalendi võrra (ligikaudu 17 % asjaomastest osakondadest).

(220) Saksamaa selgitab, et üksikasjalikult on analüüsitud järgmisi DB Cargo kulukeskusi: IT-osakond, hoonetega seotud (rendi-) kulud, tegevjuhi osakond, finantsosakond, pakkumiste haldamise osakond, omamaiste tütarettevõtjate halduskulud, muud halduskulud ja juhtimisstruktuurid.

4.1.4.1.1.7.1. Ümberkorralduskava 18. meede: halduse IT standardimine

(221) Saksamaa sõnul põhjustavad DB Cargo arvukad pärandsüsteemid IT ja hangete valdkonnas suuri jooksvaid kulusid. Saksamaa selgitab, et DB Cargo ümberkorralduskava raames vähendatakse jooksvaid kulusid teenusetasemelepete optimeerimise, pilvelahenduste ning seniste rakenduste ajakohastamise ja vananenud rakenduste kasutamise lõpetamisega. Lisaks märgib Saksamaa, et IT-projektide portfelli vähendatakse märkimisväärselt, samuti vähendatakse töötajate hankimist välise teenuseosutaja kaudu.

4.1.4.1.1.7.2. Ümberkorralduskava 19. meede: halduse kontoripinna vähendamine

(222) Saksamaa selgitab, et DB Cargo rendib praegu Saksamaal palju kinnisvara (ligikaudu 760 objekti). Saksamaa sõnul on DB Cargol suurenenud kaugtöö tõttu kavas 2024. aastal teatavad rendilepingud lõpetada, mille tulemusena ta hoiab kokku ligikaudu 25 % rendikuludest oma peamistes asukohtades (Mainz, Duisburg, Mannheim, München, Berliin ja Leipzig). Saksamaa märgib, et alates 2025. aastast vähendab DB Cargo kontoripinda ka kõigis teistes Saksamaa asukohtades pärast teenuste osutamises osalevate töötajate arvu vähendamist DB Cargo halduspiirkondades.

4.1.4.1.1.7.3. Ümberkorralduskava 20. meede: koos DB AG-ga ellu viidava turundus- ja strateegilise tegevuse vähendamine

(223) Saksamaa selgitab, et DB Cargo strateegia ja poliitika/reguleerimise valdkondades lõpetatakse ülesannete dubleerimine ja selle tulemusena väheneb ressursivajadus. Lisaks teatab Saksamaa, et DB Cargo suhteliselt suurt turunduseelarvet vähendatakse, kuna turunduskampaaniate ja -projektide arvu vähendamise tõttu väheneb DB Cargo vajadus turundustegevuse järele.

4.1.4.1.1.7.4. Ümberkorralduskava 21. meede: haldustöötajate käsitsi tehtavate finantstoimingute digitaliseerimine ja automatiseerimine

(224) Saksamaa sõnul hõlmab DB Cargo finantsosakond olulisi raamatupidamise ja arveldamise, üksuste kontrolli ning teenuste osutamise kontrolli ja juhtimisloogikaga tegelevaid organisatsioonilisi üksusi. Saksamaa selgitab, et suur hulk praegu käsitsi tehtavaid haldustoiminguid on kavas kõigis valdkondades, eelkõige arveldamis- ja aruandlusprotsesside valdkonnas, digitaliseerida või automatiseerida, mis vähendab oluliselt halduskulusid.

4.1.4.1.1.7.5. Ümberkorralduskava 22. meede: pakkumiste haldamise ja teenuste kavandamise osakondade suuruse optimeerimine

(225) Saksamaa selgitab, et DB Cargo pakkumiste haldamise ja teenuste kavandamise osakondades on ülesannete ja kohustuste dubleerimise tagajärjel kujunenud välja liiga suured struktuurid, millel on märkimisväärne optimeerimise potentsiaal. DB Cargo ümberkorralduskava raames vähendatakse nende valdkondade töötajate arvu.

4.1.4.1.1.7.6. Ümberkorralduskava 23. meede: halduse struktuuri ja omamaiste müügiga tegelevate tütarettevõtjate tegevuse optimeerimine

(226) Saksamaa selgitab, et DB Cargo sisemiste müügiosakondade ja müügiga tegelevate tütarettevõtjate ülesanded ja kohustused ei ole selgelt eristatavad. Saksamaa sõnul kavatseb DB Cargo dubleerivate funktsioonide konsolideerimise kaudu saavutada haldus üldkulude kokkuhoiu.

4.1.4.1.1.7.7. Ümberkorralduskava 24. meede: halduse juhtimisstruktuuri optimeerimine

(227) Saksamaa märgib, et kuna DB Cargos on ajalooliselt kujunenud välja paralleelsed struktuurid, on juhtide arv keskmisest suurem, millega kaasnevad ebatõhusus ja suured personalikulud, näiteks DB Cargo osakondade ning oma- ja välismaiste tütarettevõtjate ülesannete dubleerimise tõttu. Lisaks suurendab organisatsiooniline keerukus Saksamaa sõnul ka haldus- ja juhtimistegevust. Saksamaa teatab, et ümberkorralduskavas on ette nähtud haldusosakondade juhtivate ametikohtade vähendamine näiteks meeskondade ühendamise või tegevuse allhangete kaudu.

4.1.4.1.1.7.8. Ümberkorralduskava 25. meede: muude halduskulude vähendamine

(228) Saksamaa selgitab, et muud halduskulud, mida ümberkorralduskava kokkuhoiumeetmete raames vähendatakse, hõlmavad töötajate hüvitisi ja ülemäärast toitlustust (arvestades kaugtöö suuremat kasutamist).

4.1.4.1.1.7.9. Ümberkorralduskava kohaselt DB Cargo haldustegevuse puhul rakendatavate meetmete mõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

Tabel 15

Ümberkorralduskava kohaselt haldustegevuse puhul rakendatavate meetmete mõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

		Mõju ärikasumile (miljonites eurodes)				
Segmendi liik	Ümberkujundamismeede	2024	2025	2026	2027	2028 jj
Üldhalduskulud	IT-süsteemide läbivaatamine ja suurem standardimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Suhteliselt suurte lisakuludega kontoripinna vähendamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Koos DB AG-ga ellu viidava turundus- ja strateegilise tegevuse vähendamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Käsitsi tehtavate finantstoimingute digitaliseerimine ja automatiseerimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Pakkumiste haldamise ja teenuste kavandamise osakondade suuruse optimeerimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	DB Cargo ja omamaiste müügiga tegelevate tütarettevõtjate struktuuri optimeerimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Juhtimisstruktuuride optimeerimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Muude halduskulude vähendamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 36.

4.1.4.1.1.8. Ümberkorralduskava meetmed seoses DB Cargo teenuste osutamisega seotud juhtimispersonali ja koordineerimiskeskuse juhtimispersonaliga

(229) Saksamaa selgitab, et teenuste osutamisega seotud juhtimispersonali ja koordineerimiskeskuse juhtimispersonali puhul keskendutakse DB Cargo ümberkorralduskavas planeerimise, ressursside kättesaadavuse ja suunamise keerukuse vähendamisele, eelkõige teenuste loetelu lühendamisele ja protsesside lihtsustamisele, et vähendada vastavate ülesannete täitmiseks vajalikke ressursse.

(230) Sellega seoses märgib Saksamaa, et meetmed, millega lihtsustatakse teenuste osutamise mudeleid DB Cargo igas segmendis, nagu üleminek teenuste integreeritud osutamiselt eraldiseisvatele segmendipõhistele teenuste osutamise süsteemidele, lihtsustavad teenuste osutamisega seotud juhtimispersonali ja koordineerimiskeskuse tööprotsesse. Saksamaa selgitab, et võrgu töökindluse suurenemise otsese tulemusena on DB Cargol vaja vähem ressursse näiteks rongide planeerimiseks ja sõiduplaanide koostamiseks ning teenuste osutamise rajatiste juhtimiseks. Saksamaa sõnul avaldub sarnane mõju tänu sellele, et oluliselt väheneb vajadus planeerimise/dispetšerjuhtimise koordineerimiseks ja ühildamiseks DB Cargo eri segmentide vahel.

(231) Saksamaa selgituse kohaselt nähakse DB Cargo plaanides ette, et protsesside lihtsustamine vähendab märkimisväärselt planeerimiseks, dispetšerjuhtimiseks, hoolduseks, koordineerimiskeskuse tegevuseks ja muudest segmentidest eraldatud kombineeritud transpordiks vajalike töötajate arvu. Planeerimise ja dispetšerjuhtimise kohta märgib Saksamaa, et DB Cargo peamine lähenemisviis seisneb funktsioonide ühendamises, et suurendada sünergiat ja automatiseerimist ning vähendada protsessi vähemolulisi etappe, mille tulemusel peaks vajalik personal vähenema rohkem kui 50 täistööaja ekvivalendi võrra võrreldes 2023. aasta juuliga. Selleks on ümberkorralduskavas nähtud ette järgmised meetmed.

4.1.4.1.1.8.1. Ümberkorralduskava 26. meede: teenuste osutamise üksuste ja koordineerimiskeskuse poolt varade haldamise ja personali töögraafikute planeerimise integreerimine

(232) Saksamaa selgitab, et DB Cargo varade haldamise (rongide sorteerimisjaamade tegevuse planeerimise) ja personali töögraafikute planeerimise funktsioonide integreerimise tulemuseks on ühtne järelevalve planeerimispersonali kaudu. Planeerimispersonali roll piirdub vahetult eelseisva ajavahemiku planeerimisega (nt neljapäevast kuni järgmise nädala pühapäevani). Lisaks selgitab Saksamaa, et võimalikke töövahetuste muudatusi, mis tehakse pärast planeerimise algust, hallatakse sorteerimisjaamade graafikute kaudu, võttes arvesse järgneva nädala graafikule avalduvat mõju (nt töötajate puhkeajad). Saksamaa leiab, et selline vastastikune arvestamine tegevuse planeerimisel ja elluviimisel vähendab vajadust DB Cargo personalidispetšerite järele, mis võimaldab seega vähendada DB Cargo töötajate arvu.

4.1.4.1.1.8.2. Ümberkorralduskava 27. meede: teenuste osutamise üksuste ja koordineerimiskeskuse poolt tegevuse üksikasjaliku planeerimise vähendamine

(233) Saksamaa selgitab, et DB Cargo planeerimistoimingute optimeerimise tulemusel on võimalik märkimisväärselt vähendada olulisi ülesandeid, mis toob kaasa varade planeerimiseks vajalike töötajate arvu vähenemise. Täpsemalt märgib Saksamaa, et edaspidi keskendutakse DB Cargo rongide sorteerimisjaamade ja vahejaamade tegevuse planeerimisel üksnes aastasele etteplaneerimisele. Planeerimine piirdub minimaalselt vajalike töövahetustega ega hõlma aasta jooksul tehtavaid muudatusi. Lisaks töötatakse välja ühisplaneerimine DB Cargo manööverdajate ja vagunimeistrite puhul.

4.1.4.1.1.8.3. Ümberkorralduskava 28. meede: teenuste osutamise üksuste ja koordineerimiskeskuse täidetavate meeskondade dispetšerjuhtimise funktsioonide konsolideerimine

(234) Saksamaa selgitab, et DB Cargo piirkondlike rongidispetšerite ja piirkondlike võrguhaldurite arvu vähendamiseks võtab DB Cargo piirkonnajuht edaspidi enda kanda ka kohaliku piirkonna dispetšeri ülesanded. Saksamaa teatab, et dispetšerjuhtimine hakkab toimuma kas keskjuhtimiskeskuses või otse kohapeal ning et see protsess toimub tihedas koostöös koordineerimiskeskuses töötavate võrguhalduritega.

4.1.4.1.1.8.4. Ümberkorralduskava 29. meede: teenuste osutamise üksuste ja koordineerimiskeskuse poolt pikamaavahetuste planeerimise protsessi optimeerimine

(235) Saksamaa selgitab, et integreeritud planeerimis- ja juhtimissüsteemi rakendamine võimaldab DB Cargo pikamaavahetuste planeerimise protsessi optimeerida ja automatiseerida, mis suurendab märkimisväärselt ressursside kasutamise tõhusust. Lisaks selgitab Saksamaa, et edaspidi on kavas käitamispäevi, kalendripäevi ja töövahetusi planeerida integreeritud planeerimis- ja juhtimissüsteemi abil, mis hõlmab nii konsolideerimist kui ka automatiseerimist. Saksamaa sõnul hõlmab selline ühtlustatud lähenemisviis korralduslikku ja piirkondlikku vastutust töötajate määramise eest kõigile DB Cargo marsruutidele. Saksamaa märgib, et tulemuseks on ühtne ja kõikehõlmav teave töövahetuste, sh nii pikkadel kui ka lühikestel marsruutidel töötavate meeskondade kohta. Saksamaa leiab, et protsessi tõhustamine sel viisil võib kaasa tuua märkimisväärse ressursside kokkuhoiu.

4.1.4.1.1.8.5. Ümberkorralduskava 30. meede: teenuste osutamise üksuste ja koordineerimiskeskuse hooldusalase tegevuse digitaliseerimine

(236) Saksamaa selgitab, et hoolduse valdkonnas on kavas rakendada digilahendusi, et 2027. aastaks vähendada vajaminevat personali ja hoida kokku DB Cargo kulusid, näiteks vähendades oluliselt MöB-i (kohalik tellimispersonal) järelevalverolli rajatiste üle, kasutades selleks varahalduse ja hoolduse sujuvat integreerimist ja digilahendusi, nagu BISON (pildipõhine pahavara tuvastamine) ja töökojahaldussüsteem. Lisaks selgitab Saksamaa, et selline muutus tähendab, et kõik täiendavad toimingud ei vaja enam sõnaselget heakskiitu, kuna rajatised tegutsevad proaktiivselt omal vastutusel. Suuresti rangele järelevalvele tuginemise asemel keskendutakse tulevaste kontrollimeetmete puhul kulutõhususe strateegiatele ja tulemuspõhisele hindamisele. Saksamaa leiab, et need meetmed peaksid piirama DB Cargo kaubavagunite ülemäärast hooldust. Lisaks võimaldab (virtuaalne) tsentraliseerimine, mis peagi kasutusele võetakse ja mida hõlbustab kaameratuvastus, tippkoormuse sujuvamat haldamist. Seetõttu järeldab Saksamaa, et see ümberkorralduskava meede võimaldab DB Cargol jaotada ümber MöB-i ressursse, võttes kasutusele tõhusama tegevusraamistiku.

4.1.4.1.1.8.6. Ümberkorralduskava 31. meede: teenuste osutamise üksuste ja koordineerimiskeskuse tõhususe parandamine

(237) Saksamaa selgitab, et DB Cargo koordineerimiskeskus koordineerib tegevust klientidega. Keskuse peamine ülesanne on jälgida saadetiste liikumist kogu Euroopas, kaasates kõik partnerid algusest lõpuni. Seeläbi ühendatakse kliendi vaatenurk teenuste osutamise teostatavusega, et optimeerida klientidele pakutavaid lahendusi, keskendudes DB Cargo tõhususele ja tulemustele. Koordineerimiskeskus haldab aastas enam kui 650 000 rongi ja üle 7 miljoni veose liikumist kogu Euroopas. Keskus loodi 2022. aastal DB Cargo varasema klienditeenindus- ja käituskeskuse baasil.

(238) Saksamaa selgitab, et DB Cargo ümberkorralduskava sisaldab mitut algatust koordineerimiskeskuse tõhususe suurendamiseks. Ühest küljest keskenduvad need algatused täiendavate IT-protsesside ja -rakenduste väljatöötamisele ja kasutuselevõtule, mis võimaldab märkimisväärselt vähendada käsitsi tehtavat tööd. Teisest küljest keskenduvad need algatused integreeritud tulemusjuhtimise edasisele rakendamisele ja kliendiliidese ümberkujundamisele, kehtestades standardid, millega asendatakse praegused arvukad individuaalsed lahendused, võttes samal ajal arvesse klientide vajadusi. Saksamaa leiab, et nende algatuste tulemusel väheneb DB Cargo töötajate arv 2023. aasta juuliga võrreldes enam kui 200 täistööaja ekvivalendi võrra (ligikaudu 18 % asjaomastest osakondadest, v.a kombineeritud transpordi osa).

(239) Lisaks selgitab Saksamaa, et DB Cargo uus strateegia kombineeritud veo iga alamsegmendi jaoks toob kaasa teenuste osutamisega seotud juhtimispersonali ja koordineerimiskeskuse juhtimispersonali edasise vähenemise. Saksamaa leiab, et eeldatavasti väheneb DB Cargo teenuste osutamisega seotud juhtimispersonal ligikaudu 130 täistööaja ekvivalendi võrra ja koordineerimiskeskuse personal ligikaudu 155 täistööaja ekvivalendi võrra (mõlemad arvud lisanduvad eelmistes jaotistes esitatud arvudele). Ligikaudu 50 % asjaomastest töötajatest vähendatakse DB Cargo tütarettevõtjate tasandil. Seetõttu leiab Saksamaa, et juhtimispersonali vähendamise ja protsesside lihtsustamise abil on võimalik kulusid märkimisväärselt kokku hoida.

Tabel 16

Ümberkorralduskava kohaselt teenuste osutamisega seotud juhtimispersonali ja koordineerimiskeskuse juhtimispersonali puhul rakendatavate meetmete mõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

		Mõju ärikasumile (miljonites eurodes)				
Segmendi liik	Ümberkujundamismeede	2024	2025	2026	2027	2028 jj
Teenuste osutamisega seotud juhtimispersonali ja koordineerimiskeskuse juhtimispersonaliga seotud meetmed		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Planeerimine ja dispetšerjuhtimine					
	Hooldustöötajad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Koordineerimiskeskus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kombineeritud transpordi eraldamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 38.

4.1.4.1.1.9. Ümberkorralduskava meetmed, millega reageeritakse täiendavatele realiseerunud riskidele

(240) Saksamaa selgitab, et aastatel 2023–2024 realiseerusid mitu riski, millega seoses võetakse ümberkujundamis- ja ümberkorralduskava raames leevendavaid vastumeetmeid. Mõned realiseerunud ja käsitletavad riskid on näiteks raudtee-kaubaveo toetamiseks ette nähtud föderaalsete eelarvete vähenemine, vedurijuhtide hoiatusstreik, negatiivsed mahusuundumused, personali- ja tegurikulude suurenemine ning viivitused ümberkujundamismeetmete ulatuslikumal rakendamisel.

4.1.4.1.1.9.1. Ümberkorralduskava 32. meede: töötajate arvu oluline vähendamine seoses negatiivsete mahusuundumustega

(241) Saksamaa selgitab, et lepituskomitee 2. oktoobri 2024. aasta otsus (põhjendus 186) võimaldab DB Cargol korvata uutest kollektiivlepingutest tulenevat personalikulude suurenemist. Täistööajaga töötajate kokkulepitud arv kajastab i) ümberkujundamiskava mitme ümberkorraldusmeetme kohta otsuse tegemist ja selle rakendamist, aga ka ii) veomahtude vähenemist ning iii) haldustöötajate arvu vähendamise programmi „Üheskoos oleme tugevad“, mille DB AG algatas selleks, et vähendada haldustöötajate ametikohti rahanduse, IT ja personalitöö valdkonnas (DB Cargo rakendab seda programmi lisaks töötajate arvu vähendamise meetmetele, mis on juba kajastatud ümberkujundamiskavas).

4.1.4.1.1.9.2. Ümberkorralduskava 33. meede: tegurikulude vähendamine seoses negatiivsete mahusuundumustega

(242) Saksamaa selgitab, et DB Cargo rakendab mitut vastumeedet, millel on otsene mõju materjalikuludele. Need hõlmavad i) hooldusgraafikute ja säilitamistsüklite kohandamist vastavalt vähenenud veomahtudele, ii) kõigi selliste protsesside ja varade digitaliseerimisega seotud teadus- ja arendusprojektide tühistamist, mille amortisatsiooniperiood on üle kolme aasta, ning iii) portfellide optimeerimise kiirendamist kombineeritud maismaatranspordi ja marsruutrongivedude segmendis.

4.1.4.1.1.9.3. Ümberkorralduskava 34. meede: ühekordne mõju netotulule 2024. aastal negatiivsete mahusuundumuste kontekstis

(243) Saksamaa selgitab, et 2024. aastal ilmnes mõningane positiivne ühekordne mõju tegevus- ja netotulule. See hõlmab i) Venemaal DB Cargo tegevuse lõpetamise tõttu otstarbe kaotanud konteinerite müüki, ii) konsultatsiooni- ja muude teenuste vähendamist ning iii) ühendvedude segmendis […] kaubavaguni vanametalliks lammutamist. Lisaks kajastas DB Cargo 2024. aastal DB Energielt saadud veojõuenergia kulude ühekordse vähenemise 51 miljoni euro võrra jooksevhindades.

4.1.4.1.1.9.4. Ümberkorralduskava 35. meede: DB Cargo hooldustegevuse tootlikkuse kasv

(244) Saksamaa selgitab, et DB Cargo rakendab tootlikkuse suurendamise programmi, mis keskendub vedurite ja vagunite hooldusele äriühingus. Programm kujutab endast kulude vähendamise kava, mis on suunatud hooldustaristule ning materjalikasutuse ja personali tõhususele ning selle rakendamine peaks vähendama kulusid 2026. aastaks 25 miljoni euro võrra ja 2030. aastaks 100 miljoni euro võrra.

4.1.4.1.1.9.5. Ümberkorralduskava 36. meede: DB kontserni siseteenuste ja veojõuenergia kulude vähendamine

(245) Saksamaa selgitab, et tänu energiakulude üldisele vähenemisele Saksamaal saab DB kontserni energiatarnija DB Energie aastatel 2025–2030 alandada veojõuenergia turumüügihindu. Lisaks alandatakse DB AG IT-teenuste osutaja (DB Systel) hindu. Tehisintellekti kasutamine digiteenuste loomisel peaks kaasa tooma tootlikkuse olulise kasvu.

4.1.4.1.1.9.6. Ümberkorralduskava 37. meede: amortisatsiooni- ja investeerimiskulude vähendamine

(246) DB Cargo vaatas läbi kuni 2030. aastani tehtavate investeeringute eelarved ja vähendas neid miinimumini. Väiksemad investeerimiskulud toovad kaasa DB Cargo amortisatsioonikulude vähenemise. Vedurite ja vagunite kasuliku eluea eeldusi kohandatakse seoses amortisatsiooniga vastavalt sõidukipargi praegusele kasulikule elueale.

4.1.4.1.1.9.7. Ümberkorralduskava 38. meede: vedurite müük ja tagasirentimine

(247) Saksamaa selgitab, et DB Cargo müüb ja rendib tagasi […] vedurit, mis tekitab ligikaudu […] euro ulatuses varjatud reserve veduri kohta.

4.1.4.1.1.9.8. Ümberkorralduskava 39. meede: vedurite ostmise asendamine nende rentimisega

(248) Saksamaa teatab, et […] veduri ostmise asemel võtab DB Cargo need rendile, et hoida kokku raha, mis tuleb kohe maksta, ja et muuta ärimudel paindlikumaks, jaotades nende vedurite rendikulud pikema perioodi peale.

4.1.4.1.1.9.9. Ümberkorralduskava 40. meede: käibekapitali suurendamine

(249) Saksamaa selgitab, et DB Cargo müüb 2024. aasta lõpuks […] euro ulatuses nõudeid, et suurendada raha kogusummat ja vähendada võlga.

4.1.4.1.1.9.10. Ümberkorralduskava 41. meede: hindade tõstmine kogumisrongivedude segmendis

(250) Saksamaa selgitab, et DB Cargo edendab oma kogumisrongivedude segmendi klientide seas valmidust maksta alates 2026. aastast kõrgemat hinda. Samuti kannab ta alates 2027. aastast klientidele üle raudteekasutustasude ja manööverdamissüsteemiga seotud toetuste vähenemise tagajärjed, mis mõjutavad kogu raudtee-kaubaveosektorit Saksamaal.

4.1.4.1.1.10. Ümberkorralduskava kohaste meetmete kogumõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

(251) Tabelis 17 on esitatud ümberkujundamiskavas esitatud peamiste meetmete eeldatav rahaline mõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele tabelis osutatud ajavahemikeks.

Tabel 17

Ümberkorralduskava meetmete kogumõju DB Cargo ärikasumi prognoosidele

		Mõju ärikasumile (miljonites eurodes)				
Segmendi liik	Ümberkujundamismeede	2024	2025	2026	2027	2028 jj
Kogumisrongiveod	Võrgu optimeerimine selle ülesehituse läbivaatamise kaudu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Teenuste osutamise optimeerimise üldmeetmed, mis mõjutavad kogumisrongivedusid	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kvaliteedi parandamine ja baashinna kohandamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marsruutrongiveod	Logistikalahendused ja portfelli optimeerimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Teenuste osutamise stabiilsuse parandamine (sh uued kollektiivlepingud)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kvaliteedi parandamine ja baashinna kohandamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kombineeritud meretransport	Teenuste osutamise mudel/keskterminal Maschenis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Eraldiseisev teenuste osutamine ja võrgu ümberkujundamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Üldhalduskulude vähendamine kõigis kombineeritud meretranspordiga tegelevates äriühingutes (DB Cargo AG, TFG, DBIS)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Portfelli optimeerimine ja hindade tõstmine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Segmendi liik	Ümberkujundamismeede	*Mõju ärikasumile (miljonites eurodes)* 2024	2025	2026	2027	2028 jj
Kombineeritud maismaatransport ja vedajateenused	Eraldiseisev teenuste osutamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Üldhalduskulude vähendamine kombineeritud maismaatranspordi segmendis	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kombiverkehri võrgu ulatuse muutmine (portfelli optimeerimine) ja hindade tõstmine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Euroopa tütarettevõtjad	Portfelli optimeerimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kulude vähendamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Tegevuse tõhusus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Üldhalduskulud	IT-süsteemide läbivaatamine ja suurem standardimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Suhteliselt suurte lisakuludega kontoripinna vähendamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Koos DB AG-ga ellu viidava turundus- ja strateegilise tegevuse vähendamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Käsitsi tehtavate finantstoimingute digitaliseerimine ja automatiseerimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Pakkumiste haldamise ja teenuste kavandamise osakondade suuruse optimeerimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	DB Cargo ja omamaiste müügiga tegelevate tütarettevõtjate struktuuri optimeerimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Juhtimisstruktuuride optimeerimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Muude halduskulude vähendamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Teenuste osutamise üldkulud	Planeerimine ja dispetšerjuhtimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Hooldustöötajad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Koordineerimiskeskus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Kombineeritud transpordi eraldamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kokku		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 38 ja 39.

(252) Alljärgnevas tabelis on esitatud 2023. ja 2024. aastal realiseerunud riskide tõttu DB Cargo puhul võetavate ja hinnatavate täiendavate meetmete (vt põhjendus 240) eeldatav rahaline mõju.

Tabel 18

Ümberkorralduskava vastumeetmete kogumõju DB Cargo põhistsenaariumi kohastele ärikasumi prognoosidele

	Põhistsenaariumis sisalduvate vastumeetmete mõju ärikasumile	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Ärikasum põhistsenaariumi korral, 2023	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Δ Realiseerunud riskid kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	Vastumeetmed kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1)	Negatiivse mahusuundumusega seotud vastumeetmed	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Varasema põhistsenaariumiga võrreldes väiksem töötajate arv	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Materjalikuludega seotud vastumeetmed	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Hooldustegevuse tootlikkuse suurendamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Kulude edasine optimeerimine kogumisrongivedude segmendis alates 2029. aastast	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	— Kontserni toetuse, veojõuenergia hindade ja IT-teenuste hindade vähendamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2)	Amortisatsioonikulude vähendamine investeeringute vähendamise ning vedurite ja vagunite tegeliku kasuliku eluea arvessevõtmise kaudu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3)	Hinnatõus kogumisrongivedude segmendis 2026. aastal ja hinnamõju või föderaalsete toetuskavaeelarvete vähendamise mõju klientidele ülekandmine alates 2027. aastast	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4)	Allhangete osakaalu suurendamine marsruutrongivedude segmendis, sh […] veduri müük 2025./2026. aastal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
5)	[…] veduri müük ja tagasirentimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
6)	[…] veduri ostmise asemel nende rentimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
7)	Käibekapitali suurendamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 44.

4.1.4.2. Ümberkorralduskava rahastamine

(253) Ümberkorralduskava ja sellega seotud kulusid rahastatakse peamiselt eraallikatest (abisaaja omapanus) ja üksnes osaliselt riigiabist.

(254) Ümberkorralduskulusid ja nende rahastamise allikaid kirjeldatakse järgmistes jagudes.

4.1.4.2.1. Ümberkorralduskulud

(255) DB Cargo ümberkorralduskulud, mis on kokkuvõtlikult esitatud allpool (tabel), moodustavad kokku 4 187 miljonit eurot ja koosnevad järgmisest:

a) tegevuskahjumid: Saksamaa märgib, et ligikaudu poole ümberkorralduskuludest hõlmavad DB Cargo 2022.–2024. aasta tegevuskahjumid, mis 2022. aastal moodustasid 858 miljonit eurot ja 2023. aastal 584 miljonit eurot ning 2024. aastal ulatuvad 472 miljoni euroni ([80]);

b) muud ümberkorralduskulud: ümberkorraldusperioodil tekivad DB Cargol ka muud ümberkorraldustega seotud kulud või tegevuskulud, mida ei kaeta ümberkorralduskava rakendamise ajal eeldatavasti teenitavatest tuludest ja mis on vajalikud kava edukaks elluviimiseks, näiteks:

a) nõustajate kulud, DB Cargo tütarettevõtjate tööjõu ja personaliga seotud maksed ning kulud, mis on seotud tegevuse üleandmisega DB Cargo tütarettevõtjatele, ning

b) muud kapitalikulud, mis on seotud investeerimiskavaga (vaatamata selle mahu kavandatud vähendamisele), käibekapitaliga, tähtaeguvate laenude refinantseerimisega ja tegevuskuludega.

4.1.4.2.2. Ümberkorraldusmeetmete rahastamise allikad

4.1.4.2.2.1. Ümberkorraldusabi

(256) Saksamaa käsitab kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel DB Cargole tema 2022., 2023. ja 2024. aasta tegevuskahjumite katmiseks eraldatud summasid (st 2022. aastal 858 miljonit eurot, 2023. aastal 584 miljonit eurot ja 2024. aastal eeldatavasti 472 miljonit eurot, ([81]) kogusummas 1 914 miljonit eurot) ümberkorralduskulude rahastamiseks antava abina.

4.1.4.2.2.2. Abisaaja omapanus

(257) Saksamaa toob välja järgmised peamised allikad, mis kujutavad endast DB Cargo panust ümberkorralduskulude katmisse, ning märgib, et eelduste kohaselt tehakse kõik ümberkorralduskulude kontsernisisese rahastamise allikatena kasutatavad rahastamisvahendid DB Cargo AG-le kättesaadavaks turutingimustel ja ümberkorraldusperioodi jooksul, et aidata kaasa ümberkorralduskava tõhusale rahastamisele ([82]):

a) 842 miljoni euro väärtuses konverteeritavaid allutatud laene, mis tehakse kättesaadavaks 15. novembrist 2024 kuni 31. detsembrini 2026 (kaasa arvatud), ([83]) sealhulgas:

a) 15. novembril 2024: allutatud konverteeritavad laenud kogusummas 218 miljonit eurot, tähtajaga 31. detsember 2031,

b) 1. aprillil 2025: allutatud konverteeritavad laenud kogusummas 110 miljonit eurot, tähtajaga 31. detsember 2031,

c) 2025. aasta jooksul: allutatud konverteeritavad laenud kogusummas 83 miljonit eurot, tähtajaga 31. detsember 2031,

d) 1. detsembril 2026: allutatud konverteeritavad laenud kogusummas 315 miljonit eurot, tähtajaga 31. detsember 2031,

e) 2026. aasta jooksul: allutatud konverteeritavad laenud kogusummas 116 miljonit eurot, tähtajaga 31. detsember 2031.

([80]) Prognoos 22. novembri 2024. aasta seisuga.

([81]) 2024. aastal eeldatavalt ülekantava kahjumi summa (22. novembri 2024. aasta prognoos) sisaldab edasilükkunud tulumaksu kohustust, mis moodustab hinnanguliselt 18 miljonit eurot ning mis ei mõjuta prognoositud intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelset ärikasumit (EBITDA) ega maksueelset kasumit. Seega suureneb DB Cargo poolt DB AG-le üle kantav kahjum võrreldes sellega, mis kantaks üle juhul, kui kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingut ei lõpetataks.

([82]) Tabel 29. Laenud, krediidiliinid, ajutised krediidiliinid ja vahefinantseerimislaenud (allutatud konverteeritavad laenud) DB Cargo AG-le aastatel 2025–2029. Saksamaa esitas selle tabeli 31. oktoobril 2024 esitatud dokumendi „Riigiabiga rakendatav DB Cargo ümberkorralduskava“ (ajakohastatud) koosseisus.

([83]) „Vahefinantseerimise laenuleping [842] 000 000 euro suuruse rahastamisraamistiku kohta“, § 2 lõige 1 (tõlge inglise keele kaudu).

Neid laene võib kasutada üksnes lepinguosaliste vaheliste olemasolevate laenulepingute refinantseerimiseks ([84]).

Väljamakstavate laenuosade intressimäär on võrdne järgmisega ([85]): i) euro vahetustehingute intressimäär viieks aastaks (2024. aasta novembri keskpaiga seisuga 2,275 %) ([86]); ii) pluss riskimarginaal, mis määratakse kindlaks vastavalt laenuandja refinantseerimise turutingimustele (2024. aasta septembris oli eurodes võetavate laenude puhul riskimarginaal […] % aastas) ja laenuvõtja puhul kindlaksmääratud krediidivõimelisusele (praeguse seisuga on laenuandja poolt laenuvõtjale määratud reiting […]; reitingud vaadatakse tavaliselt läbi ja neid kohandatakse igal aastal); iii) pluss marginaal […] % aastas, mis kajastab laenude allutatust. See marginaal saadi DB kontserni 2029. aastal tähtaeguva allutatud võlakirja turuväärtuse hindamisel võrdluses DB kontserni võlakirjadega, millel on kõrgem nõudeõiguse järk. Seega on kohaldatav intressimäär praeguse seisuga […] % aastas.

Lisaks saab DB Cargo laene kasutada üksnes tingimusel, et laenutaotluse esitamise ajal järgitakse ümberkorralduskava. See tähendab eelkõige, et DB Cargo saavutab järgmised finantssuhtarvud ([87]):

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

Kõnealuste laenulepingute kohaselt on laenuandjal (DB AG) õigus igal ajal konverteerida üks või mitu tasumata laenuosa kas osaliselt või täielikult omakapitaliks, suunates vastavad summad DB Cargo reservkapitali, tingimusel et DB Cargo on vähemalt kahel järjestikusel kalendriaastal saavutanud positiivse aastaülejäägi, mis on kuni kaks korda suurem kui kumulatiivne aastaülejääk alates 1. jaanuarist 2025, millest tuleb maha arvata juba omakapitaliks konverteeritud summad ([88]).

Laenuvõtjal ei ole õigust anda laenu ega osutada muid finantsteenuseid kolmandatele isikutele (välja arvatud laenuandja ja Deutsche Bahn Finance GmbH) ([89]).

f) 325 miljoni euro suurune krediidiliin, mille kasutamise kohta on juba DB AG-ga leping sõlmitud ja mis on kättesaadav alates 1. augustist 2024 kuni 31. detsembrini 2026 (kaasa arvatud) ([90]). Krediidi kasutusse võtmisel kohaldatava individuaalse intressimäära arvutamisel lähtutakse pankadevahelisest kokkulepitud intressiperioodi laenuintressimäärast (näiteks 6 kuu Euribor, mis 2024. aasta novembri keskpaiga seisuga oli aastaarvestuses 2,743 %), ([91]) mis kehtib laenutaotluse esitamise ajal (Reutersi turuandmed), millele lisandub marginaal, mis määratakse kindlaks vastavalt laenuandja refinantseerimise turutingimustele (eurodes võetavate laenude puhul praegu […] % aastas) ja laenuvõtja puhul kindlaksmääratud krediidivõimelisusele. Praeguse seisuga on laenuandja poolt laenuvõtjale määratud reiting […]. Reitingud vaadatakse tavaliselt läbi ja neid kohandatakse igal aastal. Seega on praeguse seisuga kohaldatav intressimäär näiteks 6-kuulise perioodi puhul […] % aastas.

([84]) „Vahefinantseerimise laenuleping [842] 000 000 euro suuruse rahastamisraamistiku kohta“, § 1 lõige 3 (tõlge inglise keele kaudu).
([85]) „Vahefinantseerimise laenuleping [842] 000 000 euro suuruse rahastamisraamistiku kohta“, § 5 lõiked 1 ja 2 (tõlge inglise keele kaudu).
([86]) Arvutatud avalikult kättesaadavate allikate alusel, nagu www.investing.com (https://www.investing.com/rates-bonds/eur-5-years-irs-interest-rate-swap-historical-data).
([87]) „Vahefinantseerimise laenuleping [842] 000 000 euro suuruse rahastamisraamistiku kohta“, § 2 lõige 3 (tõlge inglise keele kaudu).
([88]) „Vahefinantseerimise laenuleping [842] 000 000 euro suuruse rahastamisraamistiku kohta“, § 7 punkt a (tõlge inglise keele kaudu).
([89]) „Vahefinantseerimise laenuleping [842] 000 000 euro suuruse rahastamisraamistiku kohta“, § 12 (tõlge inglise keele kaudu).
([90]) „Raamleping krediidiliini kohta summas 325 000 000,00 eurot“, § 1 lõiked 1 ja 2 (tõlge inglise keele kaudu).
([91]) Need andmed on avalikult kättesaadav sellistest allikatest nagu www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).

Kõnealuse laenulepingu kohaselt ei ole DB Cargol õigust anda laenu ega osutada muid finantsteenuseid kolmandatele isikutele (välja arvatud laenuandja ja Deutsche Bahn Finance GmbH) ([92]).

Lisaks kohustub DB Cargo taotlema DB AG krediidikomiteede eelnevat heakskiitu äripoliitilistele otsustele järgmistel juhtudel ([93]):

a) kui DB Cargo on asjaomaseks ajaks kasutanud krediidiliini kuni 250 miljoni euro ulatuses: i) investeerimis- ja võõrandamisprojektid, mis ei ole osa kehtivast keskpika perioodi äriplaanist ja mille kogumaht on üle 10 miljoni euro projekti kohta, ning ii) muude tulevaste kohustuste võtmine, mis ei ole osa kehtivast keskpika perioodi äriplaanist ja mille kogumaht on üle 10 miljoni euro projekti kohta;

b) kui DB Cargo on asjaomaseks ajaks kasutanud krediidiliini enam kui 250 miljoni euro ulatuses: i) investeerimis- ja võõrandamisprojektid, mille kogumaht on üle 5 miljoni euro projekti kohta, ja ii) muude tulevaste kohustuste võtmine, mille kogumaht on üle 5 miljoni euro projekti kohta;

c) müügi- ja tagasirendiprojektide puhul kohustub DB Cargo laskma laenuandjal kontrollida turutingimusi.

Krediidiliin tehakse kättesaadavaks tingimusel, et DB Cargo kohustub saavutama alljärgnevalt loetletud finantssuhtarvud ja võtma vajaduse korral parandusmeetmeid nende suhtarvude ületamise vältimiseks. Suhtarvu ületamise korral on laenuandjal õigus krediidileping lõpetada ([94]).

[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]
[…]	[…]

b) 434 miljoni euro suurune ajutine krediidiliin, mille kasutamise kohta on juba DB AG-ga leping sõlmitud ja mis on kättesaadav alates 1. augustist 2024 kuni 31. märtsini 2025 (kaasa arvatud) turutingimustel ([95]). Kohaldatava intressimäära arvutamisel lähtutakse pankadevahelisest kokkulepitud intressiperioodi intressimäärast (näiteks 6 kuu Euribor, mis 2024. aasta novembri keskpaiga seisuga oli aastaarvestuses 2,743 %), ([96]) mis kehtib laenutaotluse esitamise ajal (Reutersi reaalajalised turuandmed), millele lisandub marginaal, mis määratakse kindlaks vastavalt laenuandja refinantseerimise turutingimustele (eurodes võetavate laenude puhul praegu […] % aastas) ja laenuvõtja puhul kindlaksmääratud krediidivõimelisusele ([97]). Praeguse seisuga on laenuvõtja reiting […]. Reitingud vaadatakse tavaliselt läbi ja neid kohandatakse igal aastal. Seega on komisjoni otsuse tegemise ajal kohaldatav intressimäär näiteks 6-kuulise perioodi puhul […] % aastas.

([92]) „Raamleping krediidiliini kohta summas 325 000 000,00 eurot“, § 12 lõige 1 (tõlge inglise keele kaudu).
([93]) „Raamleping krediidiliini kohta summas 325 000 000,00 eurot“, § 12 lõige 2 (tõlge inglise keele kaudu).
([94]) „Raamleping krediidiliini kohta summas 325 000 000,00 eurot“, § 12 lõige 3 (tõlge inglise keele kaudu).
([95]) „Raamleping üleminekukrediidiliini (üleminekulaenu) kohta summas 434 000 000,00 eurot“, § 1 lõiked 1 ja 2 (tõlge inglise keele kaudu).
([96]) Need andmed on avalikult kättesaadav sellistest allikatest nagu www.euribor-rates.eu (https://www.euribor-rates.eu/en/).
([97]) „Raamleping üleminekukrediidiliini (üleminekulaenu) kohta summas 434 000 000,00 eurot“, § 5 lõige 1 (tõlge inglise keele kaudu).

Kuni kõigi nende krediidiliinide raames kasutusse võetud laenusummade täieliku tagasimaksmiseni kohustub DB Cargo mitte andma tagatisi teistele võlausaldajatele, eelkõige oma praegustele või tulevastele varadele seatavate koormatiste kujul, välja arvatud juhul, kui laenuandja on andnud selliste tagatiste andmiseks eelneva kirjaliku nõusoleku ([98]).

c) Võõrandamistehingud [460–560] miljoni euro väärtuses, mis tuleb teha 2026. aastaks (nagu on kirjeldatud põhjenduse 305 punktis a ja põhjenduses 318) ja hõlmavad järgmist:

   a) eeldatav vara (vedurite) müük, mis tuleneb marsruutrongivedude segmendis allhangete osakaalu suurendamisest, ligikaudu […] miljoni euro eest aastatel 2025–2026;

   b) üleliigsete vedurite kavandatud müük kombineeritud transpordi segmendis ligikaudu […] miljoni euro eest aastatel 2025–2026;

   c) Saksamaa–Prantsusmaa transpordikoridoris üleliigsete vedurite kavandatud müük ligikaudu […] miljoni euro eest aastatel 2025–2026;

   d) valitud tütarettevõtjates ([…]) osaluste võõrandamine ligikaudu […] miljoni euro eest 2025. aastal ning

   e) DB Cargo […] olulise osa eeldatav müük aastatel 2025–2026.

   f) [100–140] miljoni euro ulatuses DB Cargole kuuluvate nõuete faktooring […] poolt; neid nõudeid iseloomustavad soodne krediidiprofiil ja seega väiksemad rahastamiskulud.

   g) DB Cargo töötajatele kollektiivlepingute ja DB AG kontsernisiseste eeskirjade kohaselt ümberkorralduskavaga seoses tehtavate palga- ja koondamismaksete ülevõtmine DB JobService GmbH poolt kogusummas [100–140] miljonit eurot. DB JobService GmbH tegutseb kontserni tööhõive- ja töövahendusbüroona, sest DB AG huvides on tsentraliseerida see tegevus kontsernisisesel „tööturul“, võttes arvesse seeläbi tekkivat sünergiat ning kulude kokkuhoidu oskuste ja vajaduste ühildamise või ülesütlemishüvitiste summade seisukohast võrreldes sellega, kui hankida seda vahendustegevust välistelt teenuseosutajatelt.

(258) Abisaaja omapanus ümberkorralduskulude rahastamisse, kasutades erinevaid rahastamisallikaid, millest Saksamaa ametiasutused on teatanud ja mis on kokkuvõtlikult esitatud tabelis 19, moodustaks kokku 2 291 miljonit eurot ehk 54 % hinnanguliselt 4 205 miljoni euro suurustest ümberkorralduskuludest.

Tabel 19

Ümberkorralduskulude ja nende rahastamise allikate kokkuvõte

(miljonites eurodes)

ÜMBERKORRALDUSKULUD	mln eurot	RAHASTAMISALLIKAD	mln eurot
Tegelikud tegevuskahjumid (2022–2023)	1 442	**Omapanus**, sh	**2 291**
Oodatavad tegevuskahjumid (2024)	472	DB AG allutatud konverteeritavad laenud	842
Oodatavad tegevuskahjumid (2025)	[…]	DB AG krediidiliin	325
Personaliga seotud kulud (JobService GmbH)	[…]	DB AG ajutine krediidiliin	434
Muud kulud, mis on seotud tegevuse üleandmisega DB Cargo tütarettevõtjatele	[…]	Võõrandamistehingud	4 […]
Tähtaeguvate laenude refinantseerimine, investeeringukulud, tegevuskulud, käibekapital	2 020	Nõuete faktooring	[…]
		JobService GmbH panus	[…]
Ümberkorralduskulud kokku	**4 205**		
		Ümberkorraldusabi, sh	**1 914**
		Tegelik kahjumite katmine kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel (2022–2023)	1 442
		Eeldatav kahjumite katmine kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel (2024)	472

([98]) „Raamleping üleminekukrediidiliini (üleminekulaenu) kohta summas 434 000 000,00 eurot“, § 14 lõige 2 (tõlge inglise keele kaudu).

4.1.4.2.3. Finantsprognoosid põhistsenaariumi ja pessimistliku stsenaariumi korral

(259) Saksamaa selgitab, et kõik eeldused, millest lähtuvalt DB Cargo rakendab põhjalikku ümberkorralduskava, on suunatud äriühingu kasumlikkuse taastamisele. DB Cargo töötas oma ümberkorralduskava välja tihedas koostöös välistest konsultantidest nõustajatega. Saksamaa märgib, et ümberkorralduskava on juba rakendamisel ja et DB Cargo töötajate esindajatega on alustatud seaduse kohaselt nõutavaid konsultatsioone personalimeetmete üle.

(260) Saksamaa selgitab, et 2025.–2029. aasta kuluprognoosid põhinevad DB kontserni prognoosidel, välja arvatud vedurite ja kaubavagunitega seotud kulude areng, mille puhul on lähtutud üldise inflatsiooni arengu prognoosist. Aastatel 2025–2029 muutuvad kulud prognoosi kohaselt järgmiselt:

Tabel 20

2025.–2029. aasta kuluprognoosid

Kulukategooria (aastamuutus)	2025	2026	2027	2028	2029	AKKT 2025–2029
Energia	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Marsruudid	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
DB võrgurajatised	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Teenuste ostmine (rahvusvaheline)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Teenuste ostmine (riigisisene)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Teenuste vahetamine (rahvusvaheline)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Teenuste vahetamine (riigisisene)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Põhitegevuses osalevad töötajad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Juhtimispersonal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muud kulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 57.

(261) Saksamaa sõnul mõjutavad ümberkorralduskava põhistsenaariumi eeldused kõiki DB Cargo ärisegmente (kogumisrongiveod, marsruutrongiveod, kombineeritud transport) ja tuginevad neljale põhisambale.

(262) Esiteks on plaanis teenuste osutamise süsteemi radikaalselt muuta, kõrvaldades ärisegmentide vahelised seosed ja tugevdades eraldiseisvate ärivaldkondade haldamise stiimuleid. See muudatus vähendab tegevuse keerukust ning seeläbi parandab DB Cargo teenuste osutamise stabiilsust ja kvaliteeti kõigis segmentides. Teenuste osutamise süsteemi muutmine võimaldab vähendada ka üldkulusid.

(263) Teiseks, eelistades kasumlikkust kasvule, keskendub DB Cargo nendele klientidele ja segmentidele, mille puhul DB Cargol on praegu või pärast ümberkorralduskava rakendamist konkurentsivõimeline turupositsioon, st mille puhul ta suudab osutada teenuseid madalaimate kuludega või pakkuda ainulaadset teenuseportfelli.

(264) Kolmandaks otsib DB Cargo aktiivselt võimalusi muuta äritegevus paindlikumaks ja teha koostööd kolmandatest isikutest partneritega, et rakendada allhankelepinguid või luua ühisettevõtteid turgudel, kus on edasise kasvu võimalusi, kui sellised võimalused tulevikus ilmnevad.

(265) Lisaks toob ümberkorralduskava kaasa olulise muutuse kogumisrongivedude korralduses. Saksamaa teatab, et koos kogumisrongivedude riikliku rahastamise kavaga peaks see meede võimaldama taastada selle struktuuriliselt ebasoodsas olukorras oleva segmendi kasumlikkuse.

(266) Saksamaa märgib, et ümberkorralduskava tulemusel peaks DB Cargo põhistsenaariumi kohaselt 2026. aastal jõudma kasumisse ja säilitama püsiva kasumlikkuse (positiivse ärikasumi eesmärk on 2028. aastaks 251 miljonit eurot ja 2030. aastaks 268 miljonit eurot). See tähendab, et ärikasumi marginaal on 2028. aastal ja ka 2030. aastal 6,3 %, mis Saksamaa sõnul vastab sektori praegustele võrdlusalustele.

(267) Põhistsenaariumi puhul lähtutakse eeldusest, et kuigi DB Cargo üldine turupositsioon Saksamaa raudtee-kaubaveosektoris väheneb sarnaselt varasematele aastatele tõenäoliselt ka edaspidi, peaks DB Cargo teenuste osutamise absoluutne maht jääma eelseisvatel aastatel kogumisrongivedude ja marsruutrongivedude segmendis suhteliselt stabiilseks (samas kui kombineeritud transpordi segmendis eeldatakse mahu vähenemist), mis toetab raudtee-kaubaveo konkurentsivõimet ja seega raudteevedude osakaalu suurenemist.

(268) Lisaks teatab Saksamaa, et ümberkorralduskavas eeldatakse DB Cargo töötajate märkimisväärset panust paindlikkuse suurendamisse ja uute vabatahtlike (paremini tasustatud) töövahetusmudelite rakendamisse, mille puhul vedurijuhtide tööaeg on pikem. 2. oktoobril 2024 jõuti DB Cargo lepituskomitees kokkuleppele töötajate arvu vähendamises 2026. aasta detsembri lõpuks 4 582 täistööajaga töötaja võrra (umbes 25 % töötajaskonnast võrreldes 2023. aasta detsembriga) ja 2029. aasta detsembri lõpuks kokku 4 943 täistööajaga töötaja võrra (ligikaudu 27 % töötajaskonnast).

(269) Võttes arvesse praegust majanduskeskkonda, mida iseloomustab oskustööliste nappus, erasektori kasvav nõudlus säästvate transpordiliikide järele ja kogumisrongivedude segmendi rahaline toetamine, leiab Saksamaa, et välised tingimused soodustavad ümberkorralduskava rakendamist ja et ümberkorraldusperioodi jooksul õnnestub elujõulisus taastada.

(270) Eespool esitatud kaalutluste põhjal leiab Saksamaa, et DB Cargo ümberkorralduskava põhistsenaarium võimaldab äriühingul taastada elujõulisuse ümberkorraldusperioodi lõpuks (31. detsember 2026), mil DB Cargo netotulu peaks moodustama 95 miljonit eurot.

(271) Saksamaa selgitab, et selline finantstulemus peaks saavutatama tänu sellele, et juba 2026. aastaks jõutakse positiivse ärikasumini (188 miljonit eurot), mis tuleneb tulude mõõdukast kasvust ([…]) võrreldes kulubaasiga, mis jääb ümberkorraldusperioodil eeldatavasti sisuliselt muutumatuks ([…]), tööjõu olulisest ümberkorraldamisest ([…]) ja tootlikkuse suurendamisest äriühingu paindlikumaks muutmise kaudu (materjalikulud ja muud tegevuskulud […]).

(272) Saksamaa sõnul tuleneb põhistsenaariumi kohane tulude mõõdukas kasv peamiselt mitmesugustest eespool jaos 4.1.4 (4.1.4.1.1.2.) kirjeldatud ümberkorralduskava meetmetest ja eelkõige järgmistest meetmetest.

a) Kogumisrongivedude segment: teenuste osutamise kvaliteedi paranemine võimaldab kohandada baashinda ja eeldatav föderaalne toetus kogumisrongivedude segmendile peaks aitama kaasa sellele, et 2026. aastal jõutakse selles segmendis kasumisse ja alates 2027. aastast taastub mõistlik kasumlikkus netotulu mõttes. Hindade areng kajastab tegurikulude tõusu ülekandmist klientidele. Selle tulemusena peaks kogumisrongivedude segment aastatel 2025–2030 prognoosi kohaselt mõõdukalt kasvama, kusjuures aastane

koondkasvutempo (AKKT) on […] %, samal ajal kui hinnad peaksid stabiilselt tõusma ja nende AKKT on […] %. Saksamaa rõhutab siiski, et ilma föderaalse toetuseta kogumisrongivedude segmendile jääb see segment kahjumlikuks vaatamata kohaldatavatele ümberkorralduskava meetmetele.

a) Marsruutrongivedude segment: tootlikkuse ja kvaliteedi paranemisele tuginedes eeldab DB Cargo, et tal on võimalik hindu mõõdukalt tõsta, kusjuures prognoositav AKKT ([99]) on turul ligikaudu […] %. Lisaks eeldatakse täiendavat tulupotentsiaali, mis tuleneb muutunud ülemaailmse poliitilise olukorra mõjust kaubaveostruktuurile (nt energia- ja kaitsesektori eelistamine). Selle tulemusena peaks marsruutrongivedude segment aastatel 2025–2030 prognoosi kohaselt veidi kasvama, kusjuures AKKT on […] %, samal ajal kui hinnad peaksid stabiilselt tõusma ja nende AKKT on […] %. Hindade areng kajastab tegurikulude tõusu ülekandmist klientidele.

b) Kombineeritud transpordi segment: edaspidise kasvu võimalustega turusegmentides, st kombineeritud meretranspordi segmendis, uuritakse partnerlusvõimalusi. Aastatel 2025–2030 peaks kombineeritud meretranspordi segment prognoosi kohaselt mõõdukalt kasvama, kusjuures AKKT on […] %, samal ajal kui hinnad peaksid […] % stabiilselt tõusma ja nende AKKT on […] %. Hindade areng kajastab tegurikulude tõusu ülekandmist klientidele.

(273) Teisalt selgitab Saksamaa, et põhistsenaariumi kohane kulude vähenemine tuleneb peamiselt mitmesugustest eespool jaos 4.1.4 (4.1.4.1.1.2.) kirjeldatud ümberkorralduskava meetmetest ja eelkõige järgmistest meetmetest.

a) Kogumisrongivedude segment: teenuste osutamise süsteemi radikaalne muutmine (eraldamine) ning DB Cargo kogumisrongivedude võrgu põhjalik läbivaatamine ja ümberkujundamine, mis hõlmab muu hulgas sõidusageduse suurendamist pikkadel liinidel, väljaveo- ja jaotusteenuste läbivaatamist ning klientidele pakutavate teenuste standardimist.

b) Marsruutrongivedude segment: üleminek nutilogistika pakkumisele i) kliendiportfelli optimeerimise kaudu, mis hõlmab komplekssete ja uuenduslike raudteeveolahenduste pakkumist ning olulistele klientidele kindlatel marsruutidel eriteenuste osutamist, ning ii) teenuste osutamise stabiilsuse ja kvaliteedi parandamise kaudu, muu hulgas eraldades marsruutrongiveod kogumisrongivedudest ning suurendades tootlikkust paindlikumate töölepingute abil, mis võimaldavad vedurijuhtide tööaega pikendada (vabatahtlikkuse alusel), ja kasutades väliseid teenuseosutajaid.

c) Kombineeritud transpordi segment: teenuste osutamise eraldamine ja sihtotstarbeliste ressurssidega eraldiseisvate ettevõtete loomine, mis DB Cargo ootuste kohaselt tugevdab haldamise stiimuleid (mis põhinevad omalusel kogu protsessi suhtes) ja seega ka tõhusust. Peamised meetmed on portfelli optimeerimine, kaotades järk-järgult mittekasumlikud veod (nt vedajateenuste vähendamine ligikaudu […] % võrra), muutes kombineeritud maismaatranspordi jaoks pakutavat võrku ning rakendades teenuste osutamise uut mudelit ja kaotades järk-järgult senise mudeli, mille kohaselt kõiki meretranspordis kasutatavaid vaguneid manööverdatakse ainult Mascheni keskterminalis (Hamburgi sadama lähedal). Lisaks ühtlustatakse protsesse vastavalt konkreetsetele tegevusvajadustele. Peale selle jõuti lepituskomitees 2. oktoobril 2024 kokkuleppele muuta DB Cargo kehtivaid tööeeskirju kombineeritud meretranspordi valdkonnas. Saksamaa selgituse kohaselt võimaldab see DB Cargo kombineeritud transpordi ärimudelit oluliselt lihtsustada, mis toob kaasa samasuguse tootlikkuse kasvu nagu varasema ettepaneku puhul, mis seisneb DB Cargo veduriteenuste vähendamises ja nende teenuste hankimises veduriteenustega tegelevatelt tütarettevõtjatelt, kelle töölepingud on paindlikumad ja vedurijuhtide tootlikkus seega suurem (nt ooteajad kaugemal asuvates jaamades, spetsiaalne sõiduaja hüvitis). Lisaks selgitab Saksamaa, et tänu selle kokkuleppe sõlmimisele 2024. aasta oktoobris on DB Cargol võimalik vähendada oma vedurijuhtide, teenuste osutamisega seotud juhtimispersonali ja koordineerimiskeskuse töötajate arvu, sest uued tööeeskirjad võimaldavad tootlikkust suurendada. Seetõttu ei pea DB Cargo oma tegevust üle andma veduriteenustega tegelevatele tütarettevõtjatele.

([99]) AKKT: aastane koondkasvutempo.

Meetmete tulemusel väheneb vedurijuhtide arv ligikaudu 330 täistööaja ekvivalendi võrra, teenuste osutamise planeerimise ja juhtimisega tegelev juhtimispersonal ligikaudu 130 täistööaja ekvivalendi võrra ning koordineerimiskeskuse töötajate arv ligikaudu 155 täistööaja ekvivalendi võrra võrreldes asjaomaste ametikohtade tegeliku arvuga 2023. aasta juulis. Seetõttu leiab Saksamaa, et DB Cargo võib ka selles segmendis saavutada märkimisväärse kulude kokkuhoiu.

(274) Saksamaa lisab, et ümberkorralduskava sisaldab halduskuludele ja teenuste osutamise üldkuludele suunatud meetmeid. Ühelt poolt eeldab Saksamaa, et kasvule kasumi eelistamise põhimõte ja portfelli optimeerimine võimaldavad vähendada üldkulusid, nt töötajate arvu ja kõiki töötajatega seotud kulusid, nagu kontoriruumide rentimise kulud. Teisalt selgitab Saksamaa, et ümberkorralduskava kohaselt rakendatakse mitmeid tõhususe suurendamise meetmeid, sealhulgas IT-struktuuride ulatuslikku standardimist, dubleerivate organisatsiooniliste struktuuride vähendamist ning planeerimise, dispetšerjuhtimise ja koordineerimiskeskuse muudetud menetlusi, ning et need meetmed peaksid aitama vähendada kulusid ja võimaldama osutada kasumlikke teenuseid konkurentsivõimelise hinnaga. Nende meetmete tulemusena väheneb töötajate arv enam kui 400 täistööaja ekvivalendi võrra võrreldes vastavate ametikohtade tegeliku arvuga 2023. aasta juulis (lisaks kombineeritud transpordi segmendis võetavatele meetmetele, mida kirjeldati eespool).

(275) Lisaks rõhutab Saksamaa, et DB Cargo ümberkorralduskava erineb varasematest jõupingutustest äriühingu tõhususe ja kasumlikkuse suurendamiseks. Nimelt selgitab Saksamaa, et kava läheb kaugemale tegevuse tõhususe parandamise järkjärgulisematest meetmetest, muutes põhjalikult DB Cargo teenuste osutamise protsesse, aga ka äriühingu organisatsioonilist struktuuri ja strateegiat.

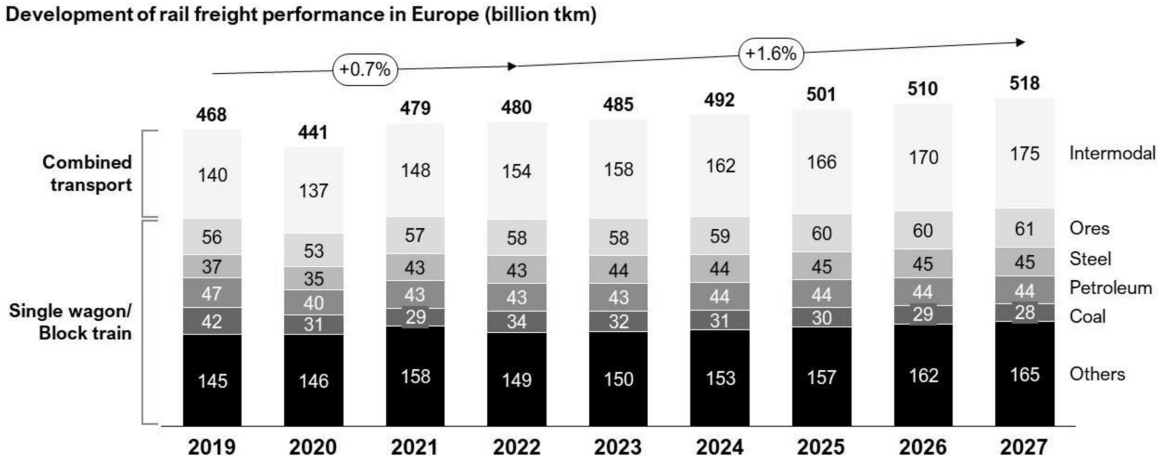
(276) Saksamaa lisab, et ümberkorralduskava edukaks rakendamiseks vajalikud välised tingimused on alljärgnevalt kirjeldatud põhjustel varasemast soodsamad.

a) Oluliste tööstusharude kasvu kõrval peaksid raudtee-kaubaveo turu kasvu hoogustama poliitiline toetus (nt heitkogustega kauplemise süsteemid) ja investeeringud raudteetaristusse. Saksamaa väidab, et kui minevikus raudtee-kaubaveo osakaalu kasv seiskus, siis nüüd on nii Saksamaa valitsus kui ka Euroopa Komisjon kindlalt pühendunud raudtee-kaubaveo osakaalu suurendamisele ning suurem tähtsus, mida nad kliimapoliitika raames transpordisektori süsinikuheite vähendamisele omistavad, toob kaasa suuremad investeeringud raudtee-kaubaveotaristusse ja otsese rahalise toetuse, millega korvatakse kogumisrongivedude segmendi võrkude senised struktuurilised puudused võrreldes maanteetranspordiga.

b) Lisaks leiab Saksamaa, et sarnaselt avalikule sektorile kasvab ka erasektori nõudlus süsinikuneutraalsete transpordiliikide järele ning et see peaks suurendama olemasolevate ja tulevaste klientide valmisolekut maksta raudteekaubaveo-lahenduste eest, mis omakorda aitab Saksamaa hinnangul tugevdada raudteetranspordi positsiooni maanteetranspordiga konkureerimisel.

c) Lõpuks väidab Saksamaa, et vanuseline struktuur on DB Cargos praegu kiiresti muutumas ja see toetab ümberkorralduskava rakendamist, kuna töötajad, kes tulid äriühingusse tööle 1980. aastate ulatuslike värbamisprogrammide raames, hakkavad nüüd pensionile jääma; pensionile jäämise tõttu lahkub igal aastal 3,5 % töötajatest ja see protsess kestab kuni 2020. aastate lõpuni. Saksamaa sõnul toetab see protsess DB Cargo ümberkorralduskava, kuna nii kaob suur vajadus koondamiste järele.

(277) Kuigi välised asjaolud, nagu kaubanduskonfliktid ja COVID-19 pandeemia, on lähiminevikus majandustegevust vähendanud, mistõttu vähenes veidi ka nõudlus raudtee-kaubaveo järele (sarnaselt muudele kaubaveosegmentidele), peaks raudtee-kaubaveoturg eelolevatel aastatel seega taas kasvama, kusjuures AKKT on 2022.–2027. aastal eeldatavalt 1,6 %.



Allikas: Saksamaa 31. oktoobri 2023. aasta esildis, lk 58 ja 2024, konsultatsioonifirma SCI/Verkehr andmed.

(278) Iga ärisegmenti eraldi vaadeldes on Saksamaa seoses mahu kasvuga esitanud järgmised kaalutlused.

a) Kogumisrongivedude / marsruutrongivedude segment: Saksamaa selgitab, et kogumisrongidega või marsruutrongidega veetakse väga erinevaid kaupu. Kõige olulisemad kaubaliigid on näiteks maagid, teras, nafta, süsi, kemikaalid, autotööstuse tooted, jäätmed ja tarbekaubad. Sarnaselt kombineeritud transpordile on kogumisrongivedude ja marsruutrongivedude segmenti viimastel aastatel mõjutanud makromajanduslikud häired, mis tõid 2020. aastal kaasa 7 % vähenemise ja järgmisel aastal kiire taastumise (2021. aasta: 8,6 %).

b) Aastatel 2022–2027 kasvab raudtee-kaubaveo maht eeldatavasti keskmiselt 0,8 % aastas (AKKT). Saksamaa sõnul on see kasv tingitud aluseks olevate tööstusharude arengust. Kuna majanduses on toimunud nihe pooltoodete tootmise suunas ja kasvab taastuvate energiaallikate kasutamine, ei suurene Euroopas nõudlus mõne tooraine (eelkõige maakide ja söe) järele. Seetõttu eeldatakse, et nõudlus marsruutrongi- ja kogumisrongivedude järele jääb nendes tööstusharudes stabiilseks või väheneb. Täiendavat nõudlust marsruutrongi- ja kogumisrongivedude järele peaksid tekitama muud liiki tooted (nt teras, kemikaalid, autotööstuse tooted, tarbekaubad). Näiteks eeldatakse tugevat kasvu autotööstuse puhul (AKKT on 2022.–2027. aastal 8,6 %), mis taastub varasematest probleemidest, näiteks tarneahelahäiretest. Samal ajal on arenemas uued turud, mis eeldatavasti pakuvad raudtee-kaubaveole täiendavat kasvupotentsiaali. Saksamaa selgitab, et need ärivõimalused hõlmavad raudteelahendusi taastuvallikatest toodetud vesiniku jaoks, mille puhul on vaja raudteeühendusi olemasolevate torustikuvõrkude lünkade täitmiseks, autoakude tootmise logistikalahendusi ja Euroopa terasetööstuse süsinikuheite vähendamist, mille tulemuseks on uued ringmajanduse lahendused, milles vanametalli roll on terasetootmises eelseisvatel aastatel märksa suurem. Sellise arengu tulemusena võivad vajaminevad veomahud kaasa tuua raudtee-kaubaveo elavnemise.

c) Kombineeritud transpordi segment: Saksamaa märgib, et kombineeritud transport moodustab kolmandiku Euroopa raudtee-kaubaveoturust ning et see segment hoogustab ka kasvu määradega, mis on ajalooliselt olnud keskmisest kõrgemad, ja taastus pärast COVID-19 pandeemiat kiiresti, kasvades 2021. aastal 8,6 % ja 2022. aastal 3,2 %, mis tähendab, et aastatel 2017–2022 oli AKKT 4,2 %. Saksamaa selgitab, et peamiselt SKP kasvu tõttu peaks kasv järgnevatel aastatel olema jätkuvalt kiire: AKKT on 2022.–2027. aastal 2,6 %. Lisaks väidab Saksamaa, et kombineeritud transpordi segmendile tulevad kasuks eelkõige valmistoodete mahtude suurenemine, Euroopa peamisi sadamaid läbiva mereliikluse kasv, konteinervedude mahu suurenemine ja uued poolhaagiste käitlemise lahendused. Samal ajal muutub kombineeritud transport kättesaadavamaks tänu taristusse (eriti terminalidesse) tehtavatele investeeringutele, mis võimaldavad suurendada läbilaskevõimet vastavalt nõudluse kasvule.

(279) Võttes arvesse neid turu kasvu ootusi, väidab Saksamaa, et DB Cargo mahtude kasvamise eeldused on konservatiivsed ning et DB Cargo ei tugine lühikeses ja keskpikas perspektiivis kogumisrongivedude segmendi kasvule. Saksamaa leiab, et marsruutrongivedude ja kombineeritud transpordi segmendis jäävad DB Cargo plaanid allapoole turu kasvumäära.

(280) Lõpuks märgib Saksamaa, et eespool kirjeldatud ümberkorralduskava kaalutluste hindamisel ei tule arvesse võtta mitte ainult tugevat konkurentsi, mida osutab maanteetransport, vaid ka transpordiliigisisest konkurentsi väga konkurentsitihedal raudtee-kaubaveoturul. Sellega seoses selgitab Saksamaa, et muudele ettevõtjatele kui DB Cargo kuulub kokku 57 % raudtee-kaubaveo mahust Saksamaal (arvestatuna tonnkilomeetrites 2022. aastal), mis on teiste Euroopa liikmesriikidega võrreldes märkimisväärselt suur osa. Sellega seoses märgib Saksamaa, et kuigi DB Cargo oli varem turgu valitsev ettevõtja, on tema osa raudtee-kaubaveo mahust Saksamaal suuruselt eelviimane kõigi nende liikmesriikide turgu valitsevate ettevõtjate osakaalude seas, kus DB Cargo tegutseb. Lisaks märgib Saksamaa, et näiteks Belgias on LINEASi turuosa 57 %, Prantsusmaal on Groupe SNCFi turuosa 67 % ja Tšehhis on CD Cargo turuosa 65 %. Samal ajal on DB Cargo osa Saksamaa raudtee-kaubaveo mahust alates 2016. aastast vähenenud 11 protsendipunkti võrra.

4.1.4.2.3.1. Finantsnäitajad põhistsenaariumi korral

(281) Tuginedes eespool esitatud eeldustele, millest lähtuti DB Cargo ümberkorralduskava finantsprognooside tegemisel, selgitab Saksamaa, et ümberkorralduskava põhistsenaariumis võetakse arvesse mitut 2023. aastal ja 2024. aasta alguses toimunud arengut, nagu vedurijuhtide streigid (2024. aasta jaanuarist aprillini), föderaalsete toetuskavade eelarvete vähendamine, negatiivne mahusuundumus (arvestamata streike, kuid võttes arvesse veomahtude vähenemist hinnamõju ülekandmise tõttu), mis olid tingitud majanduse aeglustumisest, inflatsioonist, töötajate palgatõusust, suurenenud hinnakonkurentsist ja DB Cargo ümberkorralduskava mõne meetme rakendamise viibimisest. Saksamaa märgib, et selles kontekstis sisaldab põhistsenaarium ka vastumeetmeid (põhjendus 242), mille eesmärk on leevendada nende tegurite negatiivset mõju, et DB Cargo saaks ümberkorraldusperioodi jooksul taastada elujõulisuse.

(282) Tabelis 21 on esitatud põhistsenaariumi kvantifitseeritud mõju DB Cargo prognoositava tulemiaruande kujul ümberkorraldusperioodil (1. jaanuarist 2022 kuni 31. detsembrini 2026).

Tabel 21

DB Cargo tulemiaruanne põhistsenaariumi korral

(miljonites eurodes)

	Tegelik 2021	Tegelik 2022	Tegelik 2023	Prognoos 2024	Plaan 2025	Plaan 2026	Plaan 2027	Plaan 2028	Plaan 2029	Plaan 2030
Tulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muud tegevustulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kogutulem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Materjalikulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Personalikulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muud tegevuskulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Äriühingute vahelised teenused	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(miljonites eurodes)

	Tegelik 2021	Tegelik 2022	Tegelik 2023	Prognoos 2024	Plaan 2025	Plaan 2026	Plaan 2027	Plaan 2028	Plaan 2029	Plaan 2030
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kulum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ärikasumi marginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Netointressid	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tulud investeeringutelt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muud finantstulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Erakorralised tulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Maksueelne kasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Maksud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Maksujärgne kasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kasumi ja kahjumi ülekandmine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Netotulu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 16.

(283) Nagu nähtub tabelist 21, eeldab Saksamaa, et 2024. aastal kajastab DB Cargo endiselt 348 miljoni euro suuruse kahjumi (ärikasumi tasandil), ent alates 2026. aastast on DB Cargo ümberkorralduskava põhistsenaariumi kohaselt ärikasumi näitajad positiivsed, alustades […] miljonist eurost, milleni jõutakse ümberkorraldusperioodi lõpuks (2026. aasta lõpp), mis on üldiselt tingitud teenuste osutamise uutest kontseptsioonidest, mis võimaldavad suurendada tootlikkust ja vähendada personalikulusid vastuseks mahtude vähenemisele.

(284) Netotulu, mis on kuni 2025. aastani prognoositavalt endiselt negatiivne ([…] eurot), peaks ümberkorraldusperioodi lõpuks samuti muutuma positiivseks ([…] eurot) ja seejärel stabiilselt kasvama.

(285) Mis puudutab DB Cargo prognoositavaid bilansinäitajaid, siis nagu nähtub tabelist 22, eeldab Saksamaa, et DB Cargo säilitab positiivse omakapitalipositsiooni kogu ümberkorraldusperioodi jooksul (1. jaanuarist 2022 kuni 31. detsembrini 2026) ja pärast seda.

Tabel 22

DB Cargo bilanss põhistsenaariumi korral

(miljonites eurodes)

	Tegelik 2021	Tegelik 2022	Tegelik 2023	Prognoos 2024	Plaan 2025	Plaan 2026	Plaan 2027	Plaan 2028	Plaan 2029	Plaan 2030
Varad kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Põhivarad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Materiaalne põhivara	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Immateriaalne vara	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finantsvara	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Käibevarad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Varud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nõuded ostjate vastu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muud nõuded ja varad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finantsnõuded	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Raha ja raha ekvivalendid	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kohustused kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omakapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kohustused	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eraldised	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finantskohustused	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Võlad tarnijatele	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muud kohustused	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 17.

(286) DB Cargo prognoositud finantsaruannete põhjal märgib Saksamaa, et DB Cargo peamised finantstulemuste näitajad peaksid ümberkorraldusperioodi jooksul muutuma nii, nagu on kokkuvõtlikult esitatud tabelis 23.

Tabel 23

DB Cargo ümberkorralduskava põhistsenaarium

Finantstulemuste näitajad ümberkorraldusperioodil ja pärast seda

(miljonites eurodes)

Peamised tulemusnäitajad	Tegelik 2023	Prognoos 2024	Plaan 2025	Plaan 2026	Plaan 2027	Plaan 2028	Plaan 2029	Plaan 2030
Rakendatud kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omakapitalipositsioon (aasta lõpu seisuga)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Võlakohustused	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Likviidsuspositsioon (aasta lõpu seisuga)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA marginaal (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ärikasumi marginaal (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omakapitali tasuvus (%) (v.a kasumite ja kahjumite ülekandmine) ([1])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rakendatud kapitali tasuvus (%) ([2])	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([1]) Omakapitali tasuvus = maksujärgne kasum / omakapital
([2]) Rakendatud kapitali tasuvus = ärikasum / rakendatud kapital
Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 19.

(287) Nagu nähtub eespool esitatud tabelist 23, väidab Saksamaa, et DB Cargo ümberkorralduskava põhistsenaariumi tulemusel paranevad DB Cargo finantstulemuste näitajad ümberkorraldusperioodi jooksul ning DB Cargo rakendatud kapitali tasuvus ületab ümberkorraldusperioodi lõpuks DB Cargo kapitali kaalutud keskmist hinda ([100]).

(288) Tabelis 24 on esitatud viimased (2021. ja 2023. aasta) kasumlikkuse andmed mõningate DB Cargo konkurentide kohta Euroopa Liidus. Võrdlus hõlmab kolme eri rühma, mida saab eristada tooteturu hõlmavuse alusel ja millel on erinev kasumlikkuse profiil: i) integreerijad, nii need, kes tegutsevad kogumisrongivedude segmendis, kui ka need, kes ei tegutse; ii) veduriteenuse osutajad ja iii) kombineeritud vedusid teostavad integreeritud ettevõtjad.

(289) Saksamaa esitatud andmete kohaselt oli mitmesugustest Euroopa raudtee-kaubaveoettevõtjatest koosnevas võrdlusrühmas ärikasumi marginaal aastatel 2021–2023 keskmiselt 2 % (mediaanväärtus oli samuti 2 %). 2025. aastaks prognoositud näitajate kohaselt peaks DB Cargo ärikasumi marginaal […] % olema sektori keskmisest pisut madalam. DB Cargo loodab siiski tõsta oma ärikasumi marginaali ümberkujundamisperioodi lõpuks (2026. aasta detsembri lõpp) […] %ni. See tase on võrreldav nende integreerijate alamrühmaga, kes ei teosta kogumisrongivedusid ja kelle keskmine ärikasumi marginaal oli 5 %.

([100]) Saksamaa sõnul on DB Cargo kapitali kaalutud keskmine hind […] %. Kapitali kaalutud keskmise hinna arvutamiseks liidetakse asjakohaste kaaludega korrutatud võla hind ja omakapitali hind. Omakapitali hinna (20 %) arvutamisel kasutati kapitalivarade hinnastamise mudelit ning see koosneb i) riskivabast määrast 2,5 % ja ii) äriühingupõhisest riskipreemiast, mis on saadud […] % suuruse riskipreemia korrutamisel beetateguriga ([…]). Võla hind loetakse olevat 4,5 %, mis põhineb sisemisel krediidireitingul […]. Kaalumise aluseks on 2024. aruandeaasta lõpuks eeldatav võlatase […] miljonit eurot ja omakapitali tase […] miljonit eurot, mistõttu võla ja omakapitali suhe on 370 %. Nende eelduste põhjal väidab Saksamaa, et DB Cargo kapitali kaalutud keskmine hind on prognoosi kohaselt ligikaudu […] %.

Tabel 24

Võrdlusrühma põhinäitajad 2021.–2023. aastal

Nimi	Riik	Ärisegment	Tulud 2023 (miljonites eurodes)) (1)	Ärikasumi marginaal Ø 2021–2023
ČD Cargo	Tšehhi Vabariik	Integreerija (MRV, KT)	613	6 %
Rail Cargo Austria	Austria	Integreerija (KRV, MRV, KT)	1 907	1 %
ZSSK Cargo	Slovakkia	Integreerija (KRV, MRV, KT)	304	2 %
PKP Cargo	Poola	Integreerija (KRV, MRV, KT)	1 263	2 %
TX Logistik	Saksamaa	Integreerija (MRV, KT)	250 (1)	4 %2)
LINEAS	Belgia	Integreerija (KRV, MRV, KT)	463	- 24 %
Green Cargo AB	Rootsi	Integreerija (KRV, MRV, KT)	426	3 %
Fret SNCF	Prantsusmaa	Integreerija (KRV, MRV, KT)	730	- 3 %
RheinCargo	Saksamaa	RK	175 (1)	2 % (2)
Lokomotion	Saksamaa	RK	112 (1)	3 % (2)
Hector Rail Germany	Saksamaa	RK	34	- 2 %
HHLA Intermodal (Metrans) (3)			621	16 %
	Tšehhi Vabariik	Integreeritud KT ettevõtja		
PCC Intermodal	Poola	Integreeritud KT ettevõtja	136	6 %
boxXpress	Saksamaa	Integreeritud KT ettevõtja	129	2 %
Loconi	Poola	Integreeritud KT ettevõtja	49 (1)	5 % (2)
Hupac	Šveits	Integreeritud KT ettevõtja	740	1 %
Naviland Cargo	Prantsusmaa	Integreeritud KT ettevõtja	167 (1)	6 %
Aritmeetiline keskmine			***508***	***2 %***
Mediaan			***426***	***2 %***
Aritmeetiline keskmine – integreerijad, kes ei teosta kogumisrongivedusid			***432***	***5 %***

Märkus: KRV = kogumisrongiveod MRV = marsruutrongiveod KT = kombineeritud transport RK = rongide käitaja
(1) Kõige värskem näitaja on 2022. aasta kohta.
(2) Punktis 1 esitatud põhjusel põhineb keskmine ärikasumi marginaal aastatel 2021 ja 2022.
(3) Metrans on osa HHLA ühendvedude segmendist ja tema arvele langes 2023. aastal üle 95 % HHLA tuludest selles segmendis.
Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 27.

4.1.4.2.3.2. Finantsnäitajad pessimistliku stsenaariumi korral

(290) Saksamaa selgitab, et DB Cargo ümberkorralduskava pessimistliku stsenaariumi aluseks on põhistsenaarium, mida on kohandatud võimalike konkreetsete ebasoodsate tegurite suhtes.

(291) Need võimalikud ebasoodsad tegurid on kokkuvõtlikult esitatud tabelis 25.

Tabel 25

DB Cargo pessimistlikus stsenaariumis arvesse võetud riskid

2024. aasta pessimistliku stsenaariumi kohased riskid	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1) Raudtee-kaubaveo toetamiseks ette nähtud föderaalsete eelarvete vähendamise netorisk	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2) Kogumisrongivedude rahastamise vähendamine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
3) Suuremad tegevuskulud, mis tulenevad DB InfraGO TAF/TSI süsteemi rakendamise edasilükkamisest	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
4) Algselt kavandatust väiksem mahu kasv, mille põhjuseks on suuremate raudteekasutustasude ja manööverdamistasude ülekandmine klientidele ning Saksamaa terasetööstuse pikaajaline majanduslik nõrkus (mõju ärikasumile pärast muutuvkulude, eelkõige raudteekasutustasude ja energiakulude kõrvaldamist)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Realiseerunud riskid kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 53.

(292) Nagu nähtub tabelist 25, leiab Saksamaa, et pessimistlik stsenaarium peaks põhistsenaariumis juba arvesse võetud riskide kõrval kajastama muu hulgas selliseid riske nagu föderaalsete toetuskavade edasine vähendamine ja põhistsenaariumis eeldatuga võrreldes väiksem mahu kasv, mis on tingitud Saksamaa terasetööstuse pikaajalisest majanduslikust nõrkusest.

(293) Saksamaa märgib ka, et kindlaks on tehtud vastumeetmed, mida saaks rakendada pessimistliku stsenaariumi realiseerumise korral. Need vastumeetmed (peamiselt kulude ja personali täiendav vähendamine ning vedurite müük ja tagasirentimine) peaksid leevendama eespool loetletud lisariske, mis sisalduvad pessimistlikus stsenaariumis, nagu on näidatud järgmises tabelis.

Tabel 26

DB Cargo pessimistlikus stsenaariumis sisalduvad vastumeetmed

Pessimistlikus stsenaariumis sisalduvad vastumeetmed	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ärikasum põhistsenaariumi korral, 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Δ Realiseerunud riskid kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
1) Põhitegevusega seotud vastumeetmed	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Pessimistlikus stsenaariumis sisalduvad vastumeetmed	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2) Vedurite müük ja tagasirentimine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ärikasum pessimistliku stsenaariumi korral, 2024	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 55.

(294) Need vastumeetmed peaksid võimaldama DB Cargol jõuda 2026. aastal kasumisse (planeeritud ärikasum on […] eurot) ja jääda edaspidi kasumlikuks vaatamata sellele, et 2025. aastaks prognoositakse negatiivsest ärikasumit summas […] eurot, nagu nähtub allpool esitatud DB Cargo pessimistliku stsenaariumi kohasest tulemiaruandest.

Tabel 27

DB Cargo tulemiaruanne pessimistliku stsenaariumi korral

(miljonites eurodes)

	Tegelik 2021	Tegelik 2022	Tegelik 2023	Prognoos 2024	Plaan 2025	Plaan 2026	Plaan 2027	Plaan 2028	Plaan 2029	Plaan 2030
Tulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muud tegevustulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kogutulem	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Materjalikulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Personalikulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muud tegevuskulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Äriühingute vahelised teenused	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kulum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ärikasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ärikasumi marginaal	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Netointressid	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Tulud investeeringutelt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(miljonites eurodes)

	Tegelik 2021	Tegelik 2022	Tegelik 2023	Prognoos 2024	Plaan 2025	Plaan 2026	Plaan 2027	Plaan 2028	Plaan 2029	Plaan 2030
Muud finantstulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Erakorralised tulud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Maksueelne kasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Maksud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Maksujärgne kasum	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kasumi ja kahjumi ülekandmine	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Netotulu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 22. novembrist 2024 (lõplik ümberkorralduskava), lk 49.

(295) Kuigi netotulu jääb kuni 2025. aastani märkimisväärselt negatiivseks ([…] eurot), eeldab Saksamaa, et ka pessimistliku stsenaariumi korral muutub netotulu ümberkorraldusperioodi lõpuks positiivseks ([…] eurot) ja seejärel kasvab stabiilselt.

(296) Mis puudutab DB Cargo prognoositavaid bilansinäitajaid pessimistliku stsenaariumi korral, siis nagu nähtub tabelist 28, eeldab Saksamaa, et DB Cargo säilitab positiivse omakapitalipositsiooni kogu ümberkorraldusperioodi jooksul ja pärast seda.

Tabel 28

DB Cargo bilanss pessimistliku stsenaariumi korral

(miljonites eurodes)

	Tegelik 2021	Tegelik 2022	Tegelik 2023	Prognoos 2024	Plaan 2025	Plaan 2026	Plaan 2027	Plaan 2028	Plaan 2029	Plaan 2030
Varad kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Põhivarad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Materiaalne põhivara	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Immateriaalne vara	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finantsvara	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Käibevarad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Varud	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(miljonites eurodes)

	Tegelik 2021	Tegelik 2022	Tegelik 2023	Prognoos 2024	Plaan 2025	Plaan 2026	Plaan 2027	Plaan 2028	Plaan 2029	Plaan 2030
Nõuded ostjate vastu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muud nõuded ja varad	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finantsnõuded	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Raha ja raha ekvivalendid	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kohustused kokku	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omakapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kohustused	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Eraldised	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Finantskohustused	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Võlad tarnijatele	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Muud kohustused	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Allikas: Saksamaa esildis 31. oktoobrist 2024, lk 49 ja 50.

(297) DB Cargo prognoositud finantsaruannete põhjal märgib Saksamaa, et DB Cargo peamised finantstulemuste näitajad peaksid ümberkorraldusperioodi jooksul muutuma nii, nagu on kokkuvõtlikult esitatud järgmises tabelis.

Tabel 29

DB Cargo ümberkorralduskava pessimistlik stsenaarium

Finantstulemuste näitajad ümberkorraldusperioodil

Peamised tulemusnäitajad (miljonites eurodes)	Tegelik 2023	Prognoos 2024	Plaan 2025	Plaan 2026	Plaan 2027	Plaan 2028	Plaan 2029	Plaan 2030
Rakendatud kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omakapitalipositsioon (aasta lõpu seisuga)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Võlakohustused	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Likviidsuspositsioon (aasta lõpu seisuga)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
EBITDA marginaal (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Peamised tulemusnäitajad (miljonites eurodes)	Tegelik 2023	Prog-noos 2024	Plaan 2025	Plaan 2026	Plaan 2027	Plaan 2028	Plaan 2029	Plaan 2030
Ärikasumi marginaal (%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Omakapitali tasuvus (%) (v.a kasumite ja kahjumite ülekandmine) (1)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rakendatud kapitali tasuvus (%) (2)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(1) Omakapitali tasuvus = maksujärgne kasum / omakapital
(2) Rakendatud kapitali tasuvus = ärikasum / rakendatud kapital
Allikas: Saksamaa esildis 31. oktoobrist 2024, lk 50.

(298) Nagu nähtub eespool esitatud tabelist 29, väidab Saksamaa, et DB Cargo ümberkorralduskava põhistsenaariumi tulemusel paranevad DB Cargo finantstulemuste näitajad ümberkorraldusperioodi jooksul ning DB Cargo rakendatud kapitali tasuvus ületab ümberkorraldusperioodi lõpuks DB Cargo kapitali kaalutud keskmist hinda.

4.1.5. *Meetmed konkurentsi- ja kaubandusmoonutuste piiramiseks*

(299) Pärast arvukaid arutelusid komisjoniga on Saksamaa ümberkorraldusabist konkurentsile ja kaubandusele tuleneva negatiivse mõju leevendamiseks pakkunud välja järgmised ümberkujundamiskavasse lisatud ja sellega kaasnevad meetmed, mida rakendatakse kuni 31. detsembrini 2026.

4.1.5.1. Üldised kaubanduspoliitikaga seotud kohustused

(300) Saksamaa kohustub äriühinguõigusest tulenevate võimaluste piires tagama, et DB Cargo järgib ümberkujundamiskava rakendamise ajal konservatiivset, usaldusväärset ja jätkusuutlikku kaubanduspoliitikat, et taastada ja säilitada pikaajaline elujõulisus kooskõlas ümberkujundamiskavas ette nähtuga.

(301) Samuti kohustub Saksamaa tagama, et DB Cargo ei reklaami käesolevas asjas kõne all oleva abi andmist ega sellest saadavaid eeliseid.

4.1.5.1.1. Omandamiskeeld

(302) Saksamaa tagab BHO §-s 65 sätestatud võimaluste piires, et enne ümberkorraldusperioodi lõppu ei omanda DB Cargo mingeid aktsiaid. See keeld kehtib *mutatis mutandis* äriühingute omandamise kohta varade üleandmise teel.

(303) Omandamiskeeld ei hõlma kontsernisisest võõrandamist ega ümberkorraldamist.

(304) DB Cargo võib komisjoni eelneval nõusolekul omandada äriühingu aktsiaid erandlikel asjaoludel, eelkõige juhul, kui see on vajalik DB Cargo pikaajalise elujõulisuse tagamiseks või muudel ülekaalukatel põhjustel, nagu riigi julgeolekuhuvid, näiteks Bundeswehri transpordiga seotud ostud. See ei piira ELi toimimise lepingu artikli 346 kohaldamist.

4.1.5.1.2. Aktsiate müük

(305) Saksamaa kohustub BHO §-s 65 sätestatud võimaluste piires tagama, et DB Cargo müüb allpool kirjeldatud osalused sõltumatule ostjale […]. Mõisted „müük“ ja „võõrandamine“ ei hõlma mitte ainult äriühingu aktsiate üleandmist, vaid ka äriühingu vara üleandmist.

a) Osaluste võõrandamine järgmises terminalipiirkonnas:

a) […]

b) […]

c) […]

d) […]

e) […]

f) […]

b) Olulise vähemusosaluse võõrandamine kombineeritud meretranspordi segmendis […] (sealhulgas […] veduri võõrandamine).

c) Osaluste võõrandamine logistikaga tegelevates tütarettevõtjates:

a) […]

b) […]

c) […]

(306) Võõrandamistehingud tehakse mittediskrimineerival viisil kooskõlas majanduslike põhimõtetega ja nendega kaasnevad turutingimuste kohased müüjagarantiid („tagatised ja garantiid“).

(307) Võõrandamistehingud tehakse võimalikult kiiresti ja hiljemalt […]. Müügitehing loetakse toimunuks õiguslikult siduva ostu-müügilepingu (edaspidi „müügileping“) sõlmimise kuupäeval. Mitmele ostjale müügi korral loetakse asjaomaseks kuupäevaks viimase müügilepingu sõlmimise kuupäev.

(308) Äriühingute aktsiate võõrandamise kohustus kehtib siiski ainult siis, kui see toimub majanduslikult mõistlikel tingimustel ega ohusta seega ümberkorralduskava edukat elluviimist. See tähendab järgmist:

a) […]

b) […]

c) […]

(309) BHO §-s 65 sätestatud korda silmas pidades tagab Saksamaa võimaluste piires, et DB Cargo algatab müügitehingu sõlmimise varakult, et oleks võimalik kinni pidada asjaomastest müügitähtaegadest.

(310) Omandaja peab:

a) olema DB AGst ja DB Cargost sõltumatu;

b) omama rahalisi vahendeid, oskusteavet ja stiimuleid, mis on vajalikud omandatud ettevõtte või varade konkurentsivõimeliseks säilitamiseks ja arendamiseks; ning

c) komisjonile kättesaadava teabe põhjal ei tohi omandamine *prima facie* tekitada konkurentsiprobleeme ja selle puhul ei või esineda kohustuste täitmisega viivitamise ohtu. Eelkõige peab olema mõistlikult võimalik eeldada, et ostja saab kõik vajalikud regulatiivsed load võõrandatava ettevõtte omandamiseks.

(311) Ootamatute viivituste korral võib komisjon taotluse alusel nõustuda müügiperioodi pikendamisega. Saksamaa esitab taotluse aegsasti, kuid vähemalt kaks nädalat enne esialgse müügitähtaja möödumist.

(312) Kui […] ilmneb, et eespool nimetatud võõrandamistehinguid ei ole täielikult või osaliselt võimalik […] teha, võivad Saksamaa ja DB Cargo pakkuda välja võrreldava ulatusega alternatiivseid meetmeid konkurentsimoonutuste piiramiseks ning esitada need komisjonile heakskiitmiseks.

(313) Kuni võõrandamise hetkeni peab DB Cargo tavapäraselt ettevõtjalt („*ordentlicher Kaufmann*“) oodatava hoolsusega tagama võõrandatava ettevõtte majandusliku elujõulisuse, müügikõlblikkuse ja konkurentsivõime säilimise ning konkurentsipotentsiaali kaotamise ohu minimeerimise. Eelkõige on DB Cargo kohustatud:

a) hoiduma tegevusest, millel võiks olla märkimisväärne negatiivne mõju võõrandatava ettevõtte väärtusele, juhtimisele või konkurentsivõimele, ning mitte muutma võõrandatava ettevõtte äritegevuse olemust ja ulatust, tehnilist või äristrateegiat ega investeerimispoliitikat;

b) eraldama piisavad ressursid võõrandatavate varade arendamiseks või korraldama nende ressursside olemasolu vastavalt olemasolevatele äriplaanidele, mis peavad jääma kehtima;

c) võtma kõik mõistlikud meetmed ja muu hulgas looma (sektori jaoks tavapärased) asjakohased stiimulid, tagamaks, et töötajad ei lahku võõrandatavast ettevõttest, või algatama selliste meetmete ja stiimulite rakendamise ning mitte värbama ega viima töötajaid üle DB Cargo teistesse ettevõtetesse.

4.1.5.2. Meetmed konkurentsi tugevdamiseks (teenuste ostmine)

(314) Saksamaa kohustub tagama, et DB Cargo ostab riigisisesteks pikamaa-marsruutrongivedudeks üha enam teenuseid kontsernivälistelt kolmandatelt isikutelt. Seetõttu suurendab DB Cargo ümberkorraldusperioodi lõpuks Saksamaal igal aastal väliste teenuseosutajate kaudu läbitavate rongikilomeetrite osakaalu […] tema poolt Saksamaal pikamaavedudeks marsruutrongidega läbitavatest rongikilomeetritest. 2024. aastal peaks DB Cargo Saksamaal tegema vedusid kokku 27,7 miljoni rongikilomeetri ulatuses. Neist 24,4 miljoni rongikilomeetrit ulatuses peaks DB Cargo vedusid tegema oma ressurssidega. Eeldatakse, et 3,3 miljoni rongikilomeetri ulatuses teevad vedusid DB Cargo nimel välised raudteeveo-ettevõtjad (teenuste ostmine).

(315) Põhjenduses 314 osutatud sihttase sõltub marsruutrongivedude segmendis ümberkorralduskava põhistsenaariumi kohaselt eeldatava rongikilomeetrite mahu saavutamisest. Kui äritegevuse areng on ebasoodne ja eeldatud rongikilomeetrite mahtu seetõttu ei saavutata, alandatakse sihttaset järgmiselt: kui rongikilomeetrite maht on eeldatud mahust vähemalt […] % (või […] %, vt põhjendus 314) võrra väiksem, ei ole allhankelepingute sõlmimine kohustuslik. Samuti nähakse ette allhankelepingute sõlmimise kohustuse proportsionaalne vähendamine, näiteks kui saavutatakse ainult […] % kalendriaasta eeldatud rongikilomeetrite mahust, tuleb allhanke korras teha vedusid vähemalt […] % ulatuses. Selle mehhanismiga tagatakse, et kui DB Cargo riigisiseste pikamaavedude maht marsruutrongivedude segmendis on oodatust väiksem, välditakse olemasolevate rongide kasvavat jõudeolekut („*Leerlauf*“) ja seega kasumlikkuse edasist vähenemist.

(316) Teenuseid ostetakse turutingimustele vastaval viisil kooskõlas järgmiste aluspõhimõtetega.

a) Teenuseosutaja valik peab lähtuma majanduslikest põhimõtetest ja olema mittediskrimineeriv. Teenuseosutajatega lepingute sõlmimisel lähtutakse ärilistest kriteeriumidest.

Muu hulgas peab teenuseosutaja vastama kõigile DB Cargo klientide poolt esitatavatele kvaliteedinõuetele.

b) DB Cargo kavatseb kutsuda sobivaid teenuseosutajaid kogu EList osalema ulatuslikumates teenusehangetes ning püüab saada esimeses voorus vähemalt kaks pakkumist, kui kavandatud allhankelepingu sõlmimiseks kvalifitseerub mitu sobivat teenuseosutajat. Selleks et tagada läbipaistvus, teavitatakse nõuetekohaselt pakkujaid, kelle pakkumus on tagasi lükatud, ja nende pakkumuse tagasilükkamist põhjendatakse nõuetekohaselt. Eelmises lauses kirjeldatud kohustused kehtivad ainult pakkumuse esitanud teenuseosutajate puhul.

c) Teenuseosutaja peab olema juba hästi toimiv või potentsiaalselt tõhus sõltumatu konkurent, kellel on rahalised vahendid ja tõendatud kogemused, mis osutavad tema võimele osutada marsruutrongidega riigisiseseid pikamaa-veoteenuseid. Lepingu sõlmimise suhtes kehtivad tavapärased turupõhised nõuded, st DB Cargol on õigus taotlus tagasi lükata näiteks pädevuse, usaldusväärsuse või rahaliste vahendite puudumise tõttu või nõuetele vastavusega seotud kaalutlustel.

d) Kui teenuseosutaja ei suuda või tal ei ole enam võimalik lepingujärgseid teenuseid osutada, määrab DB Cargo järelejäänud perioodiks talle asendaja kooskõlas käesoleva kohustuse tingimustega. Kui ka see ei osutu võimalikuks, võib DB Cargo järelejäänud perioodi jooksul lepingujärgseid teenuseid ise osutada.

4.1.5.3. Teenusemahu ülempiir

(317) DB Cargo ei ületa kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni raudtee-kaubaveo 2023. aasta riigisisest mahtu, mõõdetuna tonnkilomeetrites. 2022. aastal tegi DB Cargo Saksamaal oma teenuste raames vedusid 58,9 miljardi tonnkilomeetri ulatuses. 2023. aastal vähenes teenuste maht 51,2 miljardi tonnkilomeetrini.

4.1.5.4. Vedurite müük

(318) Saksamaa tagab, et DB Cargo võõrandab osa oma veduritest sõltumatule ostjale järgmistel tingimustel.

a) Teenuste ostmise kohustuse täitmise tagamiseks (vt jagu 4.1.5.2) võõrandab DB Cargo teenuseosutaja(te)le viimas(t)e taotlusel marsruutrongivedude segmendis […] vedurit. Kui teenuste ostmise eesmärki vähendatakse rongikilomeetrite eeldatud mahu mittesaavutamise tõttu (vt põhjendus 315), kohandatakse vastavalt müüdavate vedurite arvu.

b) Veomahu piiramise raames (vt põhjendus 317) võõrandab DB Cargo sõltumatutele ostjatele […] vedurit. Selle eelduseks on, et vedude lubatud vähenemine […] on graafikus.

c) Vedurid tuleb müüa hiljemalt […], kuid üksnes juhul, kui tavapärastel turutingimustel (mis määratakse kindlaks tavapäraste hindamismeetodite alusel) on võimalik saada vähemalt […].

d) Kui ümberkorraldusperioodil selgub, et eespool nimetatud vedurite müük on täielikult või osaliselt võimatu enne […], võivad Saksamaa ja DB Cargo pakkuda välja võrreldava ulatuse või mõjuga alternatiivseid meetmeid konkurentsimoonutuste piiramiseks ning esitada need komisjonile heakskiitmiseks.

4.1.5.5. Kohustuste suhtes kohaldatavad üld- ja lõppsätted

(319) Saksamaa ei muuda ümberkorralduskava põhielemente ega tema võetud kohustusi ilma komisjoni eelneva heakskiiduta.

(320) Saksamaa on need kohustused võtnud üksnes komisjoni ees ja üksnes seoses käesoleva menetlusega (SA.50952). Kolmandatele isikutele ei tulene nendest kohustustest mingit õigust nõuda, et Saksamaa, DB AG ja/või DB Cargo käituks teatud konkreetsel viisil.

(321) Saksamaa tagab oma äriühinguõigusest tulenevate võimaluste piires, et ümberkorralduskava, sealhulgas kõik ettenähtud ajakava kohased kohustused, täidetakse täielikult.

(322) Kui teatavate kohustuste puhul ei ole täitmise tähtaega kindlaks määratud, tuleb need täita põhjendamatu viivituseta.

(323) Komisjon võib Saksamaa nõuetekohaselt põhjendatud taotluse korral vajaduse korral pikendada kohustuste või ümberkorralduskava täitmise tähtaegu või erandlikel asjaoludel loobuda ühest või mitmest nimetatud kohustustest või ümberkorralduskava tingimusest, neid muuta või need asendada. Kui Saksamaa taotleb tähtaja pikendamist, tuleb nõuetekohaselt põhjendatud taotlus esitada komisjonile hiljemalt üks kuu enne kõnealuse tähtaja saabumist.

4.1.5.6. Aktsiate ja vedurite müügi edenemine

(324) Nagu on kirjeldatud põhjenduse 305 punktis a, kavatseb DB Cargo kontsern võõrandada järgmised osalused terminalipiirkondades tegutsevates äriühingutes:

a) […];

b) […];

c) […];

d) […];

e) […].

(325) Osaluste loovutamine terminalipiirkondades või […] on praeguseks jõudnud erinevatesse etappidesse, millest Saksamaa teatas viimati 21. novembril 2024 järgmiselt:

a) […].

b) Võõrandamistehingud terminalipiirkondades:

1) […];

2) […];

3) […];

4) […];

5) […].

c) Logistikaga tegelevad tütarettevõtjad:

1) […];

2) […];

3) […], ([101]) […] ([102]);

4) […].

(326) Saksamaa esitatud teabe kohaselt on DB Cargo kontserni osaluste müügiga hõlmatud äriühingud eri liikmesriikides osutunud keskmiselt ja aja jooksul elujõulisteks äriühinguteks. Tabel 30 sisaldab ülevaadet asjaomaste peamiselt Saksamaal asuvate äriühingute poolt 2021., 2022. ja 2023. aastal teenitud tulust, mis moodustas kokku vähemalt […] eurot enne maksustamist.

Tabel 30

Individuaalsete äriühingute teenitud tulu

(miljonites eurodes (ümardatud))

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

([101]) […]
([102]) […]

(miljonites eurodes (ümardatud))

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

([1]) […].
Allikas: Saksamaa esildis.

(327) […] võõrandatavat vedurit (põhjendus 318) pärinevad DB Cargo olemasolevast veeremist ning Saksamaa sõnul on tegemist nüüdisaegsete, väärtuslike ja kehtivate juhiste kohaselt hooldatud veduritega. Vedurid liigitatakse kolme rühma: i) standardsed riigisisesed elektrivedurid, ii) suure jõudlusega riigisisesed elektrivedurid ja iii) nüüdisaegsed koostalitlusvõimelised elektrivedurid.

5. MEETMETE HINDAMINE

(328) Käesolevas jaos hinnatakse, kas uuritavad meetmed hõlmavad riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, ja kui jah, siis kas need kujutavad endast uut abi. Samuti hinnatakse, kas need meetmed on seaduslikud ja kas neid saab pidada siseturuga kokkusobivaks.

5.1. Riigiabi olemasolu

(329) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 on sätestatud: „Kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.

(330) Et ettevõtjaga seoses võetav meede liigituks abiks selle sätte tähenduses, peavad seega olema täidetud järgmised kumulatiivsed tingimused: i) meede peab olema omistatav riigile ja rahastatud riigi ressurssidest; ii) meede peab andma abisaajast ettevõtjale eelise; iii) see eelis peab olema valikuline ning iv) meede peab kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ning liikmesriikidevahelist kaubandust.

(331) Mis puudutab Saksamaa argumenti, et kõnealused meetmed on seotud DB AG juhitava majandusüksuse sisesuhetega (vt põhjendused 102–104), tuleb meenutada, et riigiabiõiguse tähenduses võivad riigi omandis oleva kontserni sisesed ülekanded kujutada endast riigiabi, näiteks siis, kui emaettevõtja kannab vahendid üle tütarettevõtjale, isegi kui majanduslikust seisukohast moodustavad nad ühe ettevõtja ([103]). Asjaolu, et teatavad uuritavad meetmed puudutavad DB AG juhitava kontserni sisesuhteid, ei välista seega nende meetmete hindamist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 alusel.

([103]) Vt komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1), punkt 49 ja seal viidatud kohtupraktika. Vt ka kohtuotsus, Üldkohus, 25. juunini 2015, ACE ja SACE BT *vs.* komisjon, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435.

(332) Lisaks, nagu on märgitud põhjendustes 10, 15 ja 23–38, on DB Cargo asutatud aktsiaseltsina (*Aktiengesellschaft*), millel on varad, personal ja vahendid tasu eest kaupade raudteeveo-teenuste osutamiseks geograafilistel turgudel, kus ta tegutseb. DB Cargo korraldab oma tegevust iseseisvalt selles mõttes, et ta otsustab oma äri-, turundus- ja strateegilise poliitika üle ise, DB AG tegevusest sõltumatult. DB Cargol on oma kliendid, kes on eriomased raudtee-kaubaveosektorile ja erinevad reisijateveoteenuste ostjatest. Peale selle tulenevad DB Cargo raskused tema enda tegevusest ja on selle tegevusega seotud (vt põhjendus 449 jj). Sarnases olukorras on komisjon varem sedastanud, et suuremasse raudteekontserni kuuluvat raudtee-kaubaveoettevõtjat tuleb päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohaldamisel käsitada eraldiseisva ettevõtjana ([104]).

(333) Sellest järeldub, et DB Cargo on ettevõtja ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Kui leitakse, et uuritavad meetmed annavad DB Cargole majandusliku eelise, annavad nad eelise ettevõtjale, kes saab sellest eelisest kasu.

5.1.1. *Riigi ressursside kasutamine*

(334) Riigiabina saab ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses käsitada üksnes otseselt või kaudselt riigi ressurssidest antavaid eeliseid ([105]). Riigi ressursid hõlmavad kõiki avaliku sektori ressursse, ([106]) sealhulgas piirkondlike omavalitsuste ressursse ([107]) ja teatavatel tingimustel eraõiguslike üksuste ressursse. Riigi osalusega äriühingute ressursid kujutavad endast samuti riigi ressursse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, sest riigil on võimalik suunata nende ressursside kasutamist ([108]) ning ka seetõttu, et riigi osalusega äriühingu puudujääk või kasum vähendab või suurendab riigi ressursse.

(335) DB AG kuulub 100 % ulatuses Saksa riigile (põhjendused 11–13). DB ML kuulus 100 % ulatuses DB AG-le enne viimasega ühinemist (põhjendus 14). DB AG ressursid on ja DB MLi ressursid olid seega riigi ressursid ning järelikult rahastatakse 1., 2. ja 3. meedet riigi ressurssidest. Kuna 4. meedet rahastatakse avaliku sektori asutuse – BEVi – ressurssidest (põhjendus 77), rahastatakse järelikult sedagi meedet riigi ressurssidest.

(336) Seepärast hindab komisjon järgmistes jagudes, kas uuritavad meetmed on omistatavad riigile, ja kui jah, siis kas need annavad DB Cargole valikulise eelise. Kui need tingimused on täidetud, hindab komisjon, kas asjaomased meetmed võivad kahjustada või ähvardada kahjustada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

5.1.2. *Riigile omistatavus*

(337) Selleks et teha kindlaks, kas riigi osalusega äriühingu kaudu võetud meede on riigile omistatav, tuleb määrata kindlaks, kas avaliku sektori asutusi saab pidada ühel või teisel viisil meetme vastuvõtmises osalenuks. Riigi osalusega äriühingu võetud abimeetme riigile omistatavuse saab tuletada reast tunnustest, mis olenevad juhtumi asjaoludest ja kontekstist, milles see meede võeti ([109]).

([104]) Komisjoni 2. märtsi 2005. aasta otsus C(2004) 3955 final riigiabi N 386/2004 kohta – France Aide à la restructuration à Fret SNCF (ELT C 172, 12.7.2005, lk 3), põhjendused 133–135 ja 146.

([105]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. jaanuar 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, punktid 25 ja 26; kohtuotsus, Üldkohus, 12. detsember 1996, Air France *vs.* komisjon, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punkt 63.

([106]) Kohtuotsus, Üldkohus, 12. detsember 1996, Air France *vs.* komisjon, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punkt 56.

([107]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 14. oktoober 1987, Saksamaa *vs.* komisjon, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, punkt 17; kohtuotsus, Üldkohus, 6. märts 2002, Territorio Histórico de Álava jt *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-92/00 ja T-103/00, ECLI:EU:T:2002:61, punkt 57.

([108]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punkt 38. Vt ka Euroopa Kohtu järgmised otsused: 29. aprill 2004, Kreeka *vs.* komisjon, C-278/00, ECLI:EU:C:2004:239, punktid 53 ja 54, 8. mai 2003, Itaalia ja SIM 2 Multimedia SpA *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad C-328/99 ja C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252, punktid 33 ja 34, ning 10. detsember 2020, Comune di Milano *vs.* komisjon, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, punktid 31 ja 34 ning seal viidatud kohtupraktika.

([109]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. märts 2021, komisjon *vs.* Itaalia jt, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punktid 59 ja 60 ning seal viidatud kohtupraktika.

(338) Seejuures ei saa nõuda, et komisjon tõendaks täpsele korraldusele viidates, et avaliku sektori asutused kallutasid konkreetselt riigi osalusega äriühingu kõnealust meedet võtma. Olulised on tõendid, mis konkreetse juhtumi puhul osutavad kas avaliku sektori asutuste seotusele meetme vastuvõtmisega või sellise seotuse puudumise ebatõenäosusele, arvestades sealjuures ka meetme ulatust, sisu ja selle tingimusi, või siis nende asutuste mitteseotusele kõnealuse meetme vastuvõtmisega ([110]).

(339) Tõendite hulgas, mis võimaldavad järeldada riigile omistatavust, on muu hulgas asjaolu, et kõnealune riigi osalusega äriühing ei saanud võtta vastu vaidlustatud otsust, võtmata arvesse avaliku võimu või ametiasutuste antud juhistest tulenevaid nõudeid, riigi osalusega äriühingu integreerimist avaliku halduse struktuuridesse, tema tegevuse laadi ja turul tegutsemist tavapärastes konkurentsitingimustes eraettevõtjatega, ettevõtja õiguslikku seisundit või avaliku võimu järelevalve intensiivsust ([111]).

5.1.2.1. DB Cargo aastakahjumite korvamine kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel (1. meede)

(340) Komisjon märgib, et DB AG (ja ka DB ML enne tema ühinemist DB AGga) on riigi osalusega äriühingud, mis on asutatud eraõiguslike aktsiaseltsidena (*Aktiengesellschaft*). *Aktiengesellschaft*'i juhatus on nõukogust ja aktsionäride üldkoosolekust sõltumatu ([112]). See tähendab, et viimased ei saa põhimõtteliselt anda juhatusele juhiseid. Kuid nagu liidu kohtud on korduvalt otsustanud, ei saa ainuüksi asjaolu, et riigi osalusega ettevõtja on asutatud kapitaliühingu vormis üldnormide alusel, pidada piisavaks – arvestades autonoomiat, mille niisugune õiguslik vorm võib talle anda –, välistamaks seda, et niisuguse äriühingu võetud abimeedet saaks käsitada riigile omistatavana. Kontrolli olemasolu ja sellest johtuv tegelik võimalus valitsevat mõju avaldada teevad võimatuks selle, et algusest peale oleks välistatud, et sellise äriühingu võetud meedet saaks riigile omistada, ning seega on võimatu välistada ohtu, et aluslepingus sisalduvatest riigiabieeskirjadest on mööda mindud – vaatamata sellele, et riigi osalusega ettevõtja õiguslik vorm kui selline on asjakohane kui üks tõend teiste hulgas, mis võimaldab konkreetsel juhul järeldada, kas riik on seotud või mitte ([113]). Käesoleva juhtumi kontekstis ei saa välistada, et riik võis oma osalemisega nõukogus, mille pooled liikmed nimetab aktsionär, kaudselt mõjutada juhatuse otsuseid. Aktsiaseltse (*Aktiengesellschaften*) käsitlevate Saksa õigusnormide kohaselt valib juhatuse liikmed nõukogu, mille liikmetele ei ole aktsionäride juhised siduvad. Komisjon märgib siiski, et on märke sellest, et mõningatel nõukogu liikmetel võib olla ka kohustusi riigi ees. Nii on see siis, kui riik kui aktsionär nimetab nõukogusse parlamendi liikmed või valitsuse esindajad (nt abiministritest parlamendi liikmed ja asjaomaste ministeeriumide direktorid). Neil nõukogu liikmetel on ka kohustus või tugev stiimul tegutseda transpordipoliitika ja DB AG-ga seotud eelarveküsimustes valitsuse huvides (põhjenduse 96 punkti b alapunkt 2).

(341) Lisaks, kuna DB AG on täielikult riigi omandis (põhjendus 11), võib Saksamaa Liitvabariik ainuaktsionärina teha kõiki otsuseid DB AG aktsionäride üldkoosolekul üksinda ja seega (ainuisikuliselt) mõjutada DB AG strateegilist suunitlust. Peale selle märgib komisjon, et ainuaktsionärina võib Saksamaa Liitvabariik aktsionäride üldkoosolekul (ainuisikuliselt) mõjutada DB AG nõukogu liikmete valimist, kusjuures nõukogu omakorda valib DB AG juhatuse liikmed. Saksamaa võis seega kaudselt mõjutada DB AG juhatuse otsuseid ka DB AG tütarettevõtjate, sealhulgas DB Cargo ja kuni 2016. aastani DB MLi kohta, isegi kui nõukogu valitud liikmed ei ole rangelt võttes valitsuse esindajad.

([110]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. märts 2021, komisjon *vs.* Itaalia jt, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punktid 60 ja 61 ning seal viidatud kohtupraktika.

([111]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. märts 2021, komisjon *vs.* Itaalia jt, C-425/19 P, ECLI:EU:C:2021:154, punkt 62 ja seal viidatud kohtupraktika.

([112]) Vt *Aktiengesetz*, § 76 lõige 1.

([113]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 10. detsember 2020, Comune di Milano *vs.* komisjon, C-160/19 P, ECLI:EU:C:2020:1012, punkt 49 ja seal viidatud kohtupraktika.

(342) DB AG nõukogu ei koosne enamuses valitsuse esindajatest. DB AG nõukogus on siiski kolm valitsuse esindajat, kelle on otseselt määranud kolm DB AG järelevalvega tegelevat ministeeriumi (nimelt transpordiministeerium, majandusministeerium, rahandusministeerium), ning kaks föderaalse parlamendi liiget.

(343) Lisaks on *Aktiengesetz*'i § 293 lõike 2 kohaselt kahe aktsiaseltsi vahelise valitsevat mõju ja/või kasumi ja kahjumi ülekandmist käsitleva lepingu sõlmimiseks vajalik kummagi äriühingu aktsionäride üldkoosoleku heakskiit, mis on antud kolmeneljandikulise häälteenamusega. Saksamaa väidab, et riik andis nõusoleku DB AG ja DB Cargo vahelise kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimiseks selle sätte kohaselt. Kuigi 2012. aastal ei sõlmitud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingut mitte vahetult DB AG ja DB Cargo vahel, vaid DB MLi ja DB Cargo vahel, tuleb märkida, et selle lepingu sõlmimise ajal kehtis DB AG ja DB MLi vaheline valitsevat mõju ning kasumi ja kahjumi ülekandmist käsitlev leping (vt põhjendus 45). Sellega seoses kinnitab Saksamaa, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingute ahel (mis hõlmas eri tasandite osalusi ja mille lõpus oli DB AG) eksisteeris kuni 2016. aastani, mil DB MLilt läks DB AG-le üle kasumi ja kahjumi ülekandmise leping, mille puhul lõplik mõjutatud tütarettevõtja oli DB Cargo ja lõplik mõjutatud emaettevõtja oli DB AG (põhjendus 47). Riigiametnike osalemine kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimises tuleneb ka BHO § 65 lõikest 2 koostoimes § 65 lõikega 3, mille kohaselt peab riigi osalusega äriühingutes valitsevat mõju käsitlevate lepingute sõlmimise kiitma heaks asjaomane minister (põhjendus 107). Kuna komisjoni analüüsitud kasumi ja kahjumi ülekandmise leping sisaldab valitseva mõju elementi, pidi asjaomane minister andma selle lepingu sõlmimiseks nõusoleku.

(344) Seoses kasumi ja kahjumi ülekandmise lepinguga, mis sõlmiti 2012. aastal, märgib komisjon, et selle lepingu esialgne miinimumkestus oli viis aastat. Pärast esialgset viieaastast kestust pikenes leping iga majandusaasta lõpus automaatselt veel ühe aasta võrra, välja arvatud juhul, kui üks lepinguosalistest otsustas selle lõpetada, mis juhtus 2024. aastal (vt põhjendus 51). See kasumi ja kahjumi ülekandmise leping ei sisaldanud DB Cargo emaettevõtja kaetavate kahjumite ülempiiri. DB MLi ja DB Cargo vaheline kasumi ja kahjumi ülekandmise leping võis seega DB AG ja DB MLi vahel sõlmitud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu tõttu mõjutada DB AG eelarvet. Pärast DB MLi ja DB AG ühinemist tekkis DB AG-l vahetu riskipositsioon DB Cargo kahjumite suhtes.

(345) Komisjon kinnitab menetluse algatamise otsuses esitatud esialgset järeldust, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimise otsus on omistatav Saksa riigile. Arvestades mõju, mida selline piiramatu leping võis avaldada riigi osalusega DB AG eelarvele, tuleb otsust sõlmida kasumi ja kahjumi ülekandmise leping 2012. aastal pidada DB AG, DB MLi ja DB Cargo jaoks strateegiliseks. Analüüsitud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu strateegilist tähtsust kinnitavad ametliku heakskiitmise nõuded, mida kohaldatakse selliste kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingute suhtes, mis sisaldavad valitseva mõju elementi. On ebatõenäoline, et Saksamaa valitsus ei mõjutanud DB AG otsustusprotsessi selliste strateegiliste otsuste puhul või et valitsus ei olnud teadlik otsusest, millega kaasnes DB AG jaoks potentsiaalselt väga suur rahaline koormus, ega osalenud selle vastuvõtmisel. Seda mõju avaldatakse eelkõige nõukogu ja aktsionäride üldkoosoleku kaudu, aga ka valitsuse kõrgete esindajate ja DB AG juhtkonna vaheliste otsekontaktide kaudu.

(346) Saksamaa äriühinguõiguse kohaselt peavad lepinguosaliste aktsionärid kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu heaks kiitma. Kasumi ja kahjumi ülekandmist käsitleva õiguslikult kehtiva lepingu olemasolu DB AG ja DB Cargo vahel (ja vastavalt DB AG ja DB MLi vahel) ei saa seega seletada millegi muuga kui asjaomastes äriühingutes riigile kuuluva osaluse eest vastutava riigi esindaja otsese osalemisega. Lisaks andis riigi esindaja DB AG ainuaktsionärina 2016. aastal DB AG ja DB MLi ühinemiseks otsese heakskiidu, nagu on Saksa äriühinguõiguse kohaselt nõutav. DB MLi ja DB AG ühinemise tulemusena läksid kõik õigused ja kohustused, sealhulgas 2012. aasta kasumi ja kahjumi ülekandmise leping (DB MLi ja DB AG vahel) üle DB MLilt DB AG-le, mistõttu DB AG-il tekkis vahetu riskipositsioon DB Cargo tegelike ja tulevaste kahjumite suhtes. Ühinemine toimus mitu kuud enne 2012. aastal sõlmitud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu viieaastase perioodi lõppu; seejärel pikenes kõnealune leping automaatselt määramata ajaks, kusjuures DB AG või DB Cargo võis selle igal aastal üles öelda.

(347) Kohtupraktika kohaselt on teatavatel asjaoludel mõeldav, et ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud nelja tingimuse täidetust võib hinnata muul ajal kui see, mil konkreetne meede jõustub ([114]). Seoses komisjoni järeldustega majandusliku eelise olemasolu kohta (vt põhjendused 393–411) võib jätta lahtiseks küsimuse, kas Saksa riik osales kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimist ja jätkamist käsitlevate otsuste tegemisel 2012. aastal või alles hiljem. Olulisem on see, et siis, kui kõik ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohased riigiabi olemasolu tingimused olid täidetud, kehtis kasumi ja kahjumi ülekandmise leping endiselt – asjaolude kaudu, mida komisjon peab riigi mõju avaldamiseks.

(348) Aja jooksul hakkasid ilmnema täiendavad omistatavuse tunnused. Mis puudutab meetme ulatust, siis võttes arvesse, et asjaomased äriühingud kuulusid täies ulatuses Saksamaale, ei ole võimalik arvata, et Saksamaa ei pannud tähele kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu kohaselt kaetud kahjumite korduvust (vt tabel 5, põhjendus 53) ja suurust, eriti alates 2019. aastast, mil aastakahjum oli 2015., 2016. ja 2017. aastal kajastatud kahjumist peaaegu kaks korda suurem, kusjuures 2020. aastal kasvas kahjum juba 870 miljoni euroni. Arvestades kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu kohaselt kaetud kahjumite korduvust ja suurust, on ebatõenäoline, et Saksa riik ei osalenud selle lepingu pikendamise otsuste tegemisel. Pigem on tõenäoline, et Saksa riik kasutas valitsevat mõju DB AG üle, tagamaks, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel jätkatakse DB Cargo toetamist vaatamata kasvavatele kahjudele, mida kõnealune leping DB AG-le tekitas. Nimelt, kuigi kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu iga-aastased pikendamised toimusid vaikimisi, tähendasid nad konkreetseid ja üha olulisemaid valikuid jätkata DB Cargo toetamist vaatamata kogunevatele kahjumitele. Komisjon peab ebatõenäoliseks, et DB AG juhtkond oleks saanud selle toetamise lõpetada, võttes eelkõige arvesse kahjumite mahu suurenemist, mis muutis kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu veelgi olulisemaks DB Cargo rahalise elujõulisuse säilitamise seisukohast.

(349) See, et Saksa riik ei osalenud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu pikendamise tegeliku otsuse tegemisel, on veelgi ebatõenäolisem, kui võtta arvesse DB Cargo tegevuse laadi ja olulisust avaliku sektori asutuste jaoks, pidades silmas, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on abisaaja tegevuse laad üks omistatavuse tunnuseid ([115]).

(350) Vaatamata raudtee-kaubaveoturu liberaliseerimisele 2007. aastal oli DB Cargol sellel turul jätkuvalt oluline roll, eriti kogumisrongivedude segmendis, kus tal on endiselt ligikaudu 90 % suurune turuosa (põhjendus 33). Nagu Saksamaa tunnistab (põhjendus 33), on kogumisrongivedude segment juba mitu aastat olnud süstemaatiliselt kahjumis, mistõttu ilma toetusteta ei ole see uute turuletulijate jaoks atraktiivne (vt põhjendust 466 jj kogumisrongivedude olulisuse kohta ning põhjendusi 587–589 asjaomase sektori jaoks kavandatud avaliku sektori toetuse kohta).

(351) Sellega seoses tõdeb komisjon, et raudtee-kaubavedu on föderaalvalitsuse transpordipoliitika seisukohast strateegilise tähtsusega, kuna see aitab kaasa maanteetranspordi asendamisele raudteetranspordiga ning on oluline paljude tarbijatele ja tööstusele vajalike kaupade varustuskindluse tagamiseks ([116]). Saksamaa puhul moodustavad kogumisrongiveod ligikaudu veerandi kõigist raudtee-kaubaveoteenustest. Need teenused moodustavad kogu riiki hõlmavate logistikaahelate olulise osa ja neil on oluline roll paljude oluliste tööstusobjektide ühendamisel. Lisaks toetavad kogumisrongiveod teisi raudtee-kaubaveo vorme, nagu kombineeritud transport ja marsruutrongiveod, ning aitavad seega märkimisväärselt suurendada raudtee konkurentsivõimet võrreldes teiste transpordiliikidega, mistõttu nad on olulised ka transpordisektori CO_2 heite vähendamiseks ja kliimaeesmärkide saavutamiseks. Neil kaalutlustel on Saksamaa alates 2020. aastast rahastanud kogumisrongivedude sektori valdkondlikke kavasid ([117]).

([114]) Kohtuotsus, Üldkohus, 13. veebruar 2012, Budapesti Erőmű Zrt *vs.* komisjon, T-80/06 ja T-182/09, ECLI:EU:T:201:65, punktid 55 ja 67, ning kohtuotsus, Üldkohus, 30. aprill 2014, Dunamenti Erőmű Zrt *vs.* komisjon, T-179/09, ECLI:EU:T:2014/236, punkt 66, mida Euroopa Kohus kinnitas oma 1. oktoobri 2015. aasta otsusega Electrabel SA ja Dunamenti Erőmű Zrt *vs.* komisjon, C-357/14 P, ECLI:EU:C:2015:642.

([115]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. mai 2002, Prantsusmaa *vs.* komisjon (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punkt 56.

([116]) Vt Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, „Masterplan Schienengüterverkehr", 23. juuni 2017, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (vaadatud 15. novembril 2024).

([117]) Vt 4. novembri 2020. aasta otsus C(2020) 7533 final, põhjendused 3–5, ja 21. mai 2024. aasta otsus C(2024) 3488, põhjendused 4–8.

(352) Kehvadele finantstulemustele vaatamata on kogumisrongivedude sektor ülioluline nii Saksamaa raudtee-kaubaveo kui ka Saksamaa tööstuse jaoks ning see on ka võtmetähtsusega sektor kasutatavate transpordiliikide muutumise seisukohast. DB Cargo roll Saksamaa majandus- ja keskkonnapoliitikas transpordisektori CO_2 heite vähendamise ja riigi tööstuse atraktiivsuse ühe peamise tegurina on kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu riigile omistatavuse täiendav tunnus, kuna on ebatõenäoline, et Saksa riik ei oleks toetanud selle äriühingu rahastamist kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu kaudu, eriti alates ajast, mil DB Cargo kahjumid oleksid viinud äriühingu raskustesse ja ohustanud tema tegevuse jätkamist, kui emaettevõtja ei oleks neid kahjumeid katnud ([118]).

(353) Sellega seoses märgib komisjon ka, et DG AB strateegiadokumentides (Oliver Wymani uuring) viidatakse DB Cargo kui riigi osalusega äriühingu „erilisele vastutusele“ enam kui 17 000 töötaja eest Saksamaal (2018. aastal) (vt ka põhjendus 397).

(354) Komisjon järeldab, et 1. meede, st DB Cargo kahjumite katmine kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel nii selle esialgsel kehtivusajal kui ka pärast vaikimisi pikendamisi kuni lepingu lõpetamiseni (mis on kavandatud 31. detsembriks 2024), on omistatav Saksa riigile.

5.1.2.2. Kontsernisiseste teenuste hinnastamine (2. meede) ja DB rahahaldusüksuse soodsad laenutingimused (3. meede)

(355) Saksamaa ja huvitatud isikute esitatud väidete ja tõendite uurimise põhjal ei saa komisjon kinnitada oma esialgset järeldust, et 2. ja 3. meede on omistatavad riigile.

(356) Vastupidiselt kaebuse esitaja väidetele ei ole asjaolu, et DB Cargo kuulub täies ulatuses DB AG-le ja lõppkokkuvõttes riigile, piisav selleks, et tõendada 2. ja 3. meetme omistatavust Saksa riigile.

(357) DB AG ja DB Cargo on asutatud eraõiguslike aktsiaseltsidena (*Aktiengesellschaft*), mistõttu juhatus on nõukogust ja aktsionäride üldkoosolekust sõltumatu. Erinevalt strateegilistest otsustest, nagu näiteks kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimine, kujutavad kontsernisiseste teenuslepingute sõlmimine või kontsernisiseste laenude andmine endast tavalise igapäevase äritegevuse käigus tehtavaid tehinguid. On väga ebatõenäoline, et riik kui aktsionär saaks oma esindajate kaudu nõukogus selliseid tehinguid tähelepanelikult jälgida ja mõjutada, võttes muu hulgas arvesse riigi piiratud esindatust DB AG ja DB Cargo juhtorganites.

(358) DB AG juhatuse kodukorras on kontsernisisene laenamine jäetud sõnaselgelt välja nende küsimuste seast, mille puhul on nõutav DB AG juhatuse otsus või DB AG nõukogu heakskiit (põhjendused 17, 20 ja 22). Samamoodi on DB Cargo juhatuse kodukorras DB AG-lt ja DB Finance B.V-lt laenamine jäetud sõnaselgelt välja nende meetmete loetelust, mis nõuavad DB AG (st aktsionäri) juhatuse heakskiitu. Nimetatud kodukordades ei viidata mingil moel kontsernisisestele teenuslepingutele, mis tähendab, et nende lepingute tingimuste kindlaksmääramine on madalama juhtimistasandi pädevuses. Seega, erinevalt kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimisest ei ole kontsernisiseste teenuslepingute või laenulepingute (nagu käesoleval juhul) sõlmimine eeldanud asjaomaste äriühingute aktsionäri, nõukogu ega juhatuse osalemist.

([118]) Vt selle kohta kohtuotsus, Üldkohus, 13. september 2023, ITD ja Danske Fragtmænd *vs.* komisjon, T-525/20, ECLI:EU:T:2023:542, punktid 86–96 ja 104–107.

(359) 2. ja 3. meetme võimalikku finantsmõju DB AG eelarvele, mis kaebuse esitaja sõnul on täiendav riigile omistatavuse tunnus, tuleb vaadelda suhtelisena. Esiteks, mis puudutab kontsernisiseseid teenuslepinguid, siis väidab Saksamaa õigustatult, et paljusid teenuseid osutati kontserni kui terviku huvides. Teiseks, võttes arvesse kaebuse esitaja väiteid, hindas komisjon 3. meetme sisuks olevate laenude tähtsust võrreldes asjakohasemate näitajatega, mis on laenuandja ja laenuvõtja jaoks suhteliselt olulised, nagu kontserni üldine refinantseerimisvajadus ja DB Cargo käive, jättes kõrvale märksa suurema summa DB AG eelarves, millele kaebuse esitaja viitab. Aastatel 2013–2019 antud kaheksa laenu kogusumma oli 31. detsembri 2019. aasta seisuga ligikaudu 2,1 miljardit eurot. DB Finance'i kohustused moodustasid 2019. aastal omakorda 23,3 miljardit eurot, mis on ühe aasta kohta üheksa korda suurem summa. Mis puudutab olulisust laenuvõtja seisukohast, siis aastatel 2013–2019 oli DB Cargo kogukäive 23,8 miljardit eurot, mis on üksteist korda suurem summa kui DB kontserni siseselt saadud laenude summa, ja kõnealuste kontsernisiseste laenude võtmise näol ei ole tegemist üksikute või ühekordsete sündmustega ega ka sündmustega, mis eristavad DB Cargot teistest DB AG tütarettevõtjatest.

(360) Vastupidiselt kaebuse esitaja väidetele ei tähenda Saksa riigi rahaline huvi saada DB kontsernilt dividende seda, et riik peab olema osalenud 2. ja 3. meetme võtmisel. Aktsionäri osalemist tavapärase majandustegevuse käigus tehtud konkreetses tehingus ei saa tuletada aktsionäri üldisest huvist piirata äriühingu kahjumeid, et saada dividende. Nagu Saksamaa õigustatult märgib, tähendaks aktsionäri üldiste rahaliste huvide käsitamine omistatavuse kriteeriumina seda, et äriühingu organite mis tahes otsus oleks omistatav riigile, sest iga otsus võib mõjutada aktsionäri rahalisi huve.

(361) Vastupidiselt kaebuse esitaja väidetele ei saa 2. ja 3. meetme omistatavust riigile tuletada ka BHO § 65 ega PCGK sätetest.

(362) BHO §-s 65 ([119]) on sätestatud eeskirjad, mis käsitlevad Saksamaa Liitvabariigi osalusi eraõiguslikes äriühingutes, näiteks asjaomase ministri eelneva nõusoleku nõue selliste tehingute puhul nagu eraõigusliku äriühingu aktsiate omandamine või müük, tehingud, millega kaasnevad muudatused äriühingu aktsiakapitalis või äriühingu tegevusalas, või tehingud, mis hõlmavad valitseva mõju muutust. BHO § 65 lõike 1 punkti 3 kohaselt tuleb riigile anda asjakohane mõjuvõim äriühingu nõukogus või samaväärses järelevalveorganis. BHO § 65 lõikes 6 on sätestatud, et vastutav föderaalministeerium peab kasutama oma mõju tagamaks, et äriühingu järelevalveorganite liikmed, kes on valitud või delegeeritud riigi ülesandel, võtavad oma tegevuses arvesse ka riigi erihuve. BHO § 65 sätted loovad seega üldist laadi kohustusi ja neid kohaldatakse ainult teatavatele riigi osalusi puudutavate strateegiliste otsuste suhtes. Need sätted ei sisalda eeskirju, mis nõuaksid riigi osalemist kontsernisiseste lepingute ja laenude kohta otsuste tegemisel või nende tingimuste kindlaksmääramisel.

(363) PCGK sisaldab juhiseid selliste äriühingute vastutustundlikuks juhtimiseks, milles Saksa riigil on osalus, millest paljud on mittekohustuslikud ja üldised (joonealune märkus 47). Kuna uurimise käigus ei ole viidatud ega esitatud ka mingeid tõendeid selle kohta, et uuritava 2. ja 3. meetme puhul kohaldati PCGK juhiseid vääralt või et need muudeti DB Cargole või DB AG-le siduvaks, ei saa ametnike, ametkondade või riigiasutuste tegevust või mõju käsitada tunnusena, mis võimaldab omistada 2. ja 3. meetme riigile.

(364) Komisjon järeldab, et ametliku uurimise käigus kogutud tõendid ei toeta menetluse algatamise otsuses esitatud esialgseid seisukohti ega kinnita ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaldamisel 2. ja 3. meetme omistatavust Saksa riigile.

(365) Võttes arvesse, et ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikest 1 tulenevad riigiabi olemasolu tingimused on kumulatiivsed, järeldab komisjon, et 2. ja 3. meede ei kujuta endast riigiabi selle sätte tähenduses.

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

5.1.2.3. DB Cargos töötavate ametnike töötasude osaline katmine BEVi poolt (4. meede)

(366) Nagu Saksamaa selgitas, hõlmab sotsiaalkulude katmine BEVi poolt kõiki DB AGsse suunatud raudteeametnikke, mitte ainult DB AG kontsernis DB Cargosse suunatud töötajaid.

(367) Suunamissüsteem on kohustuslik ([120]). See, milline üksus kannab DB AGsse suunatud ametnike eristaatusega seotud kulud, ja suunamissüsteemi muud tunnused on määratud kindlaks seadusega (DBGrG), mitte BEVi, DB AG või DB Cargo autonoomsete otsustega (põhjendus 78) ([121]). Seega on 4. meede omistatav riigile.

5.1.3. *Valikuline eelis*

(368) Eelis ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on igasugune majanduslik kasu, mida ettevõtja ei oleks saanud tavapärastes turutingimustes, st riigi sekkumiseta ([122]). Oluline on vaid meetme mõju ettevõtjale, mitte riigi sekkumise põhjus ega eesmärk ([123]). Eelisega on tegemist iga kord, kui ettevõtja finantsseisund on riigi sekkumise tagajärjel ja tavalistest turutingimustest erinevatel tingimustel paranenud. Selle hindamiseks peab võrdlema ettevõtja finantsseisundit pärast meetme võtmist olukorraga, milles ettevõtja oleks olnud, kui meedet ei oleks võetud ([124]). Sellega seoses tuletab komisjon meelde, et mõiste „riigi sekkumine“ ei tähenda mitte ainult riigi tegelikku tegevust, vaid hõlmab ka seda, kui ametiasutused ei võta teatavas olukorras meetmeid ([125]).

(369) Komisjon hindab valikulise eelise olemasolu üksnes meetmete puhul, mida ta peab riigile omistatavaks, st 1. ja 4. meetme puhul.

5.1.3.1. DB Cargo aastakahjumite korvamine kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel (1. meede)

(370) Komisjon nendib, et Saksamaa väitel i) on kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimine kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, ii) kasumi ja kasumi ülekandmise lepingu lõpetamata jätmine ja seega DB Cargo kahjumite jätkuv iga-aastane ülekandmine DB AG-le ei kujuta endast riigi sekkumist, sest lõpetamata jätmine ei ole tegevus ja seega puudub „tegelikult rakendatud meede“, ning iii) igal juhul on lepingu lõpetamata jätmine ja kahjumite jätkuv ülekandmine kooskõlas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttega, mistõttu see ei ole andnud DB Cargole mingit eelist, ja järelikult ei ole meetme näol tegemist riigiabiga (vt põhjendused 110–130).

(371) Komisjon käsitleb nüüd seda, kas turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte on kohaldatav kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimise, selle lepingu lõpetamata jätmise ja sellest tulenevalt kahjumite ülekandmise suhtes. Kui komisjon otsustab, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei ole kohaldatav, ei saa ta seda kriteeriumi kohaldada.

([120]) DBGrG § 12 lõikes 2 on ette nähtud, et riigiametnikud suunatakse („*sind […] zugewiesen*“) DB AGsse.
([121]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. detsember 2019, Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, punkt 34.
([122]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 11. juuli 1996, SFEI jt, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkt 60; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 29. aprill 1999, Hispaania *vs.* komisjon, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41.
([123]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 2. juuli 1974, Itaalia *vs.* komisjon, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, punkt 13.
([124]) Samas.
([125]) Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1), punkt 67 ja seal viidatud kohtupraktika.

(372) Komisjon tuletab meelde, et Euroopa Kohtu sedastuse kohaselt sõltub turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamine lõppkokkuvõttes sellest, kas riik on ettevõtjale andnud majandusliku eelise ettevõtjana, mitte avaliku võimu kandjana ([126]). Riigi sekkumist, mille eesmärk on täita temal kui avaliku võimu kandjal lasuvaid kohustusi, ei saa võrrelda eraõigusliku investori sekkumisega turumajanduses ([127]).

(373) Komisjon ei vaidlusta turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõtte kohaldatavust kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimise, selle lepingu lõpetamata jätmise ja sellest tulenevalt kahjumite ülekandmise suhtes. Sellega seoses märgib komisjon, et kasumi ja kahjumi ülekandmise leping ise on juriidiline dokument, mille suhtes kohaldatakse *Aktiengesetz*'i, mitte avalikku õigust (vt joonealune märkus 15). Lisaks on kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingute näol tegemist vahenditega, mida saavad kasutada ja näivad kasutavat teisedki kontsernid, eelkõige Saksamaa aktsiaindeksis esindatud äriühingud (vt põhjendus 111). Komisjon märgib, et Saksamaa ei vaidle vastu sellele, et enne kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimist ei tehtud kasumlikkuse eelanalüüse (vt põhjendus 121). Samal ajal nendib komisjon, et majandusanalüüse tehakse iga-aastaste keskpika perioodi plaanide kujul, mis on DB AG strateegiliste otsuste aluseks (vt põhjendus 54). Kahjumite iga-aastase ülekandmise jätkumist tuleb vaadelda kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu raames. Seetõttu järeldab komisjon, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõte on kohaldatav nii kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimise kui ka selle lepingu lõpetamata jätmise suhtes, mis on tinginud DB Cargo kahjumite järjepideva ülekandmise DB AG-le.

(374) Mis puudutab Saksamaa väidet, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu lõpetamata jätmine ja seega DB Cargo kahjumite ülekandmine ei kujuta endast tegelikult rakendatud meedet (vt põhjendus 114) ja seega ei saa kahjumi ülekandmise puhul hinnata valikulise eelise olemasolu, siis komisjon ei leia sellisele väitele ühtegi õiguslikku alust. Vastupidi, majanduslikult järjest ebasoodsama õigussuhte (järk-järgult) lõpetamata jätmist tuleb pidada valikuks, isegi kui see tehakse vaikimisi, olgu siis turutingimustes tegutseva investori, avaliku sektori asutuse või riigi osalusega äriühingu poolt. See kehtib eelkõige juhul, kui lepingu esialgne tähtaeg on lõppenud ja iga lepinguosaline võib igal aastal kas nõustuda lepingu vaikimisi pikendamisega järgmiseks aastaks või esitada ülesütlemisteate. Need on konkreetsed valikud, mille kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu osalised on igal aastal teinud. Nende valikute õiguslik vorm, st asjaolu, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu jätkumine pidi toimuma pigem vaikimisi kui ametliku muudatuse kujul, ei saa seda hinnangut mõjutada. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei oma meetme täpne vorm tähtsust selle kindlakstegemisel, kas see annab ettevõtjale majandusliku eelise. Mõiste „abi" ei hõlma mitte ainult positiivset sooritust, vaid ka erinevas vormis sekkumisi, mis leevendavad ettevõtja bilanssi tavaliselt koormavaid kohustusi ja mis seetõttu – olemata toetused selle sõna kitsas tähenduses – on samalaadsed ja samasuguse toimega ([128]). Samuti tuleneb kohtupraktikast, et olukorras, kus tavapärastes turutingimustes tegutsev eraettevõtja, kes on riigiga võimalikult sarnases olukorras, oleks võtnud meetmeid, võib meetmete võtmata jätmist käsitada eelist andva sekkumisena. Sellised olukorrad on näiteks jätkuv salliv suhtumine võlgade tasumata jätmisse ([129]) või avalikus ruumis oleva vara kasutamisse renti maksmata ([130]). Komisjon tuletab meelde, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimisega luuakse automaatne mehhanism, mis peaks asendama vajaduse igal aastal otsustada, kas kahjum või kasum tuleb emaettevõtjale üle kanda. Selline automaatsus ei välista siiski, et tehingud, st kahjumi/kasumi ülekandmine, võivad muutuda ühele lepingupoolele ebasoodsaks, sest vastasel juhul ei oleks vaja tingimusteta lõpetamisklauslit. Tegelikult hindaks turumajanduse tingimustes tegutsev mõistlik ettevõtja, kas lepingu säilitamine on kasulik, ja kui ei ole, siis lõpetaks ta ebasoodsaks muutunud lepingu. Seetõttu on komisjon seisukohal, et on vaja hinnata ka kahjumite ülekandmise majanduslikku põhjendatust perioodidel, mil kumbki lepinguosaline oleks võinud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu lõpetada.

([126]) Seoses investeeringutega vt kohtuotsus, 5. juuni 2012, komisjon *vs.* EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punktid 79–82 ja 87.
([127]) Kohtuotsus, Üldkohus, 15. detsember 2009, EDF *vs.* komisjon, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, punkt 228.
([128]) Vt näiteks kohtuotsus, Euroopa Kohus, 3. aprill 2014, Prantsusmaa *vs.* komisjon, C-559/12 P, ECLI:EU:C:2014:217, punkt 94 ja seal viidatud kohtupraktika.
([129]) Vt näiteks kohtuotsus, Üldkohus, 13. september 2010, Kreeka jt *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-415/05, T-416/05 ja T-423/05, ECLI:EU:T:2010:386, punktid 377–393, kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. oktoober 2000, Magefesa, C-480/98, ECLI:EU:C:2000:559, punktid 19 ja 20.
([130]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 7. september 2022, JCDecaux Street Furniture Belgium *vs.* komisjon, T-642/19, ECLI:EU:T:2022:503, punktid 28, 49 ja 65 (kinnitatud Euroopa Kohtu 26. septembri 2024. aasta otsusega JCDecaux Street Furniture Belgium *vs.* komisjon, C-710/22 P, ECLI:EU:C:2024:787).

(375) Võttes arvesse, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium on kohaldatav, hindab komisjon nüüd, kas kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimine 2012. aastal ja selle alusel kahjumite ülekandmine annavad DB Cargole majandusliku eelise, st kasu, mida DB Cargo ei oleks turutingimustel saanud. Seetõttu peab ta kindlaks tegema, „kas sarnastel asjaoludel oleks tavalistes turumajanduslikes tingimustes tegutsev sarnase suurusega erainvestor olnud valmis tegema kõnealust investeeringut“ ([131]). Sellega seoses võtab komisjon nõuetekohaselt arvesse asjaolu, et DB AG on DB Cargo olemasolev aktsionär, mitte uus investor.

(376) Turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteeriumi kohaldamisel on asjakohased üksnes need eelised ja kohustused, mis on seotud riigi kui ettevõtja rolliga. Liikmesriigid peaksid hindama neid eeliseid ja kohustusi sekkumise ajal kättesaadava teabe põhjal (st eelnevalt), tuginedes majanduslikule hindamisele, mis on võrreldav hindamisega, mille sarnastel asjaoludel teeks mõistlik turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja. Käesoleval juhul on Saksamaa edastanud komisjonile märkimisväärsel hulgal majandus- ja finantsandmeid, mida on korrapäraselt koostatud ja analüüsitud ning mis annavad ülevaate kasumlikkuse ootustest, mida DB AG võis hinnata kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu kogu kohaldamisaja jooksul.

(377) Üks võimalus turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja põhimõttele vastavuse kontrollimiseks on tugineda üldtunnustatud standardsele hindamismetoodikale. Selline metoodika peab toetuma olemasolevatele objektiivsetele, kontrollitavatele ja usaldusväärsetele andmetele, mis peavad olema piisavalt üksikasjalikud ja peegeldama majanduslikku olukorda ajal, mil otsustati tehing teha, võttes arvesse riski taset ja tulevikuootusi. Üks investeerimisotsuse hindamise üldtunnustatud standardmeetod seisneb investeeringu nüüdispuhasväärtuse hindamises.

(378) DB Cargo omakapitali väärtuse hindamiseks diskonteeris komisjon keskpika perioodi plaaniga hõlmatud viieaastase perioodi kohta vastavas plaanis kajastatud netotulu, mille lähendväärtus on tegevustulu pärast intresside mahaarvamist (vt tabel 5), või olemasolu korral maksueelse kasumi ning lõppväärtuse, kasutades diskontomäärana maksueelset omakapitali hinda, mis on DB kontserni aastaaruannetes esitatud kaubaveo ja logistika ärisegmendi kohta. Lõppväärtuse arvutamiseks kasutas komisjon Gordon Shapiro kasvumeetodit.

(379) Gordon Shapiro kasvumeetodi kohaselt on äriühingu lõppväärtus äriühingu poolt jätkuvalt teenitava kasumi nüüdispuhasväärtus. Selle nüüdispuhasväärtuse arvutamiseks on vajalikud järgmised eeldused: i) kasum kasvab teatava püsiva kasvumääraga („g“) alates äriplaani viimase aasta kasumist ja ii) diskontomäär on kas omakapitali hind või kapitali kaalutud keskmine hind olenevalt kasumi liigist, mis on seotud omakapitali omanikega või laiemalt äriühinguga. Gordon Shapiro kasvumeetodi puhul eeldatakse, et mida kõrgem on püsiv kasvumäär, seda suurem on normaliseeritud vaba rahavoog, ja mida madalam on diskontomäär, seda suurem on lõppväärtus. Komisjon kasutas 2,0 % püsivat kasvumäära, nagu on märgitud teises E.CA aruandes (vt tabel 9). Komisjon kasutab teises E.CA aruandes kasutatud määra, sest see kujutab endast konservatiivset eeldust, võttes arvesse ka teisi DB Cargo sisedokumente, kus on esitatud madalam kasvumäär (sellega seoses viitab komisjon 2015. aastal koostatud keskpika perioodi plaanis esitatud väärtuse languse testile, milles kasutati püsivat kasvumäära 1,0 %).

(380) Komisjon hindab kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu vastavust turutingimustele eri ajahetkedel. Need ajahetked on i) 2012. aasta, mil kasumi ja kahjumi ülekandmise leping sõlmiti, ii) 2016. aasta, mil lõppes lepingu esialgne kehtivusaeg, ning iii) 2020. aasta, mis järgnes ajale, mil oli juba rakendatud muid meetmeid DB Cargo jätkuvate kahjumite vähendamiseks, st tellitud kogumisrongivedude uuring, kehtestatud programm „Starke Cargo“ ja vahetatud välja juhtkond (vt põhjendused 61 ja 66).

([131]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1990, Belgia *vs.* komisjon, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punkt 29; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1991, Itaalia *vs.* komisjon, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punktid 18 ja 19; ja kohtuotsus, Üldkohus, 30. aprill 1998, Cityflyer Express *vs.* komisjon, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, punkt 51. Vt ka komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1), punkt 74.

(381) Nüüdispuhasväärtuse arvutamiseks vajalike andmete saamiseks tugineb komisjon asjaomaste ajahetkede puhul kättesaadavatele iga-aastastele keskpika perioodi plaanidele. Võttes arvesse keskpika perioodi plaanides sisalduva teabe mahtu ja laadi (vt põhjendused 55 ja 58), leiab komisjon, et need plaanid olid piisavalt üksikasjalikud, võimaldamaks DB AG-l teha otsuseid kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu kohta. Nagu sarnaste organisatsioonide puhul tavaks, koostati keskpika perioodi plaanid ettevaatavalt, tuginedes asjaomasel ajal kättesaadavatele andmetele, mis hangiti DB kontsernisisestest ja -välistest usaldusväärsetest andmeallikatest (vt põhjendus 55).

5.1.3.1.1. Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimine 2012. aastal

(382) Põhjendustes 378 ja 379 kirjeldatud metoodikat kasutades hindas komisjon DB Cargo omakapitali nüüdispuhasväärtuseks 2011. aastal koostatud keskpika perioodi plaani (mis hõlmab aastaid 2012–2016) alusel ligikaudu 2 763 miljonit eurot ja 2012. aastal koostatud keskpika perioodi plaani (mis hõlmab aastaid 2013–2017) alusel ligikaudu 2 973 miljonit eurot. Komisjon märgib, et iga keskpika perioodi plaan sisaldab lisaks planeerimisperioodile (näiteks 2011. aastal koostatud plaani puhul aastad 2012–2016) ka plaani koostamise aasta hinnangulisi tulemusi ja eelmise aasta tegelikke tulemusi (2011. aastal koostatud plaani puhul 2011. aasta hinnangulisi tulemusi ja 2010. aasta tegelikke tulemusi).

(383) Lisaks märgib komisjon, et 2012. aastal kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimisele eelnenud aastatel oli DB Cargo kahjumlik – DB Cargo 2011. aasta aruande kohaselt oli tema kahjum 2010. aastal 148 miljonit eurot ja 2011. aastal 100 miljonit eurot –, kuid aastatel 2006–2008 teenis ta üle 500 miljoni euro kasumit (vt põhjendus 117). Lisaks teenis DB Cargo tema aastaaruannete kohaselt ka aastatel 2001–2004 kasumit, mis kanti üle ([132]). Nagu on osutatud eespool (tabel 5), prognoositi mõlemas keskpika perioodi plaanis, et DB Cargo saavutab oma tulemuseesmärgi (ärikasumi marginaali eesmärgi) vähemalt planeerimisperioodi lõpuks.

(384) Seega võidi õiguspäraselt eeldada, et DB Cargo teenib kasumit, ning võttes arvesse tulude positiivset nüüdispuhasväärtust, lähtudes kõnealusel perioodil koostatud keskpika perioodi plaanidest, järeldab komisjon, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimisega 2012. aastal ei antud DB Cargole majanduslikku eelist.

5.1.3.1.2. Ajavahemik kuni 2016. aasta lõpuni

(385) Järgmine ajahetk, mille puhul komisjon hindas kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel kahjumite katmise vastavust turutingimustele, on esialgse viieaastase kehtivusaja lõpp. Seda seetõttu, et selle esialgse kehtivusaja jooksul oli võimalik kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingut lõpetada üksnes kaalukatel põhjustel. Esialgse kehtivusaja lõppemine on esimene hetk, mil kumbki lepinguosaline sai kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu vabalt lõpetada. Komisjon märgib, et lepingu kohaselt on selle lõpetamise kaalukaks põhjuseks DB Cargos häälteenamuse kaotamine (vt põhjendus 48). Seda ei toimunud, nagu on kirjeldanud ka Saksamaa (vt põhjendus 50), mistõttu sellele kaalukale põhjusele esialgse viieaastase kehtivusaja jooksul ei tuginetud. Lisaks märgib komisjon, et AktG § 297 kohaselt on kaaluka põhjusega tegemist muu hulgas siis, kui teine lepinguosaline ei ole tõenäoliselt võimeline täitma oma lepingujärgseid kohustusi ([133]). Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingus on sätestatud, et DB Cargo peab kasumid üle kandma ja DB ML (ja edaspidi DB AG) peab kahjumid enda kanda võtma. Kuna kahjumid kanti üle, ei jätnud ükski lepinguosaline oma kohustusi täitmata.

(386) Lisaks võtab komisjon teadmiseks Saksamaa esitatud teabe äriühingu tulumaksu suuniste kohta. Kuigi äriühingu tulumaksu suunise R14.5 lõikes 6 ei käsitleta seda, kas püsiv kahjum on kaalukas põhjus kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu lõpetamiseks esialgse viieaastase kehtivusaja jooksul, saab komisjon suunise R14.5 lõike 5 punktist 4 aru nii, et tütarettevõtja pidevad kahjumid ei kujuta endast põhjust, mis takistaks kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu täitmist ([134]). Seega mõistab komisjon, et ka selles osas ei olnud lõpetamiseks kaalukat põhjust. Seetõttu ei olnud komisjoni arusaamise kohaselt ühtegi kaalukat põhjust, mis oleks õigustanud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu ennetähtaegset lõpetamist.

([132]) Allikas: ir.deutschebahn.com/de/berichte/archiv/ (viimati vaadatud 15. novembril 2024).

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

(387) Isegi kui ühel lepinguosalisel oleks olnud võimalik kasumi ja kahjumi ülekandmise leping kaalukatel põhjustel lõpetada, on küsitav, kas turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja oleks lepingu selle esialgse kehtivusaja jooksul lõpetanud. Lisaks ohule, et selline lõpetamine võinuks olla ebaseaduslik, oleks kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu lõpetamine tähendanud, et valitsevat mõju omav emaettevõtja loobub teatavatest kõnealuse lepinguga kaasnevatest eelistest, nagu maksühtsusest tulenevad maksusoodustused ja otsene kontroll tütarettevõtja juhtimise üle, kusjuures saadav eelis, mis seisneb tulevikus võimalike kahjumite ülekandmise vältimises, ei oleks olnud kindel. On küsitav, kas emaettevõtja oleks seda teinud ajal, mil kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimisest oli möödunud nii vähe aega. See on nii seda enam, et esialgse kehtivusaja jooksul osutati kõigis keskpika perioodi plaanides, mis olid strateegiliste otsuste aluseks, DB Cargo positiivsele väärtusele (vt põhjendus 391).

(388) Põhjendustes 378 ja 379 kirjeldatud metoodikat kasutades hindas komisjon DB Cargo omakapitali nüüdispuhasväärtuseks 2015. aastal koostatud keskpika perioodi plaani (mis hõlmab aastaid 2016–2020) alusel ligikaudu 1 000 miljonit eurot ja 2016. aastal koostatud keskpika perioodi plaani (mis hõlmab aastaid 2017–2021) alusel ligikaudu 2 185 miljonit eurot.

(389) Sarnaselt 2011. ja 2012. aastal koostatud keskpika perioodi plaanidele eeldati, et DB Cargo saavutab planeerimisperioodi viimasel aastal vähemalt ärikasumi marginaali eesmärgi. Lisaks eeldati, et rakendatud kapitali tasuvus (2016. aastal koostatud keskpika perioodi plaanis on rakendatud kapitali tasuvus esitatud ainult DB Cargo kontserni puhul) ei jää oluliselt allapoole rakendatud kapitali tasuvuse eesmärki, arenedes planeerimisperioodi jooksul positiivselt.

(390) Komisjon tõdeb, et esialgse viieaastase kehtivusaja jooksul ei saavutanud DB Cargo prognoositud tulemusi, kuna ei jõudnud kordagi kasumisse, nagu on osutatud eespool (tabel 4), kuid komisjoni käsutuses ei ole tõendeid, mis kinnitaksid, et 2015. või 2016. aastal koostatud keskpika perioodi plaanide aluseks olnud eeldused olid ilmselgelt valed. Lisaks kehtestati 2015. aastal koostatud keskpika perioodi plaaniga meetmed DB Cargo reformimiseks programmi „Zukunft Bahn“ raames.

(391) Komisjon hindab turutingimustele vastavust strateegilistel ajahetkedel, st i) kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu sõlmimise ajal, ii) kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu esialgse viieaastase kehtivusaja lõpus ning iii) pärast kogumisrongivedude uuringut, DB Cargo juhtkonna väljavahetamist ja programmi „Starke Cargo“ kehtestamist, kuid ta on hinnanud DB Cargo omakapitali väärtust ka teistel aastatel koostatud keskpika perioodi plaanide alusel. Sellega seoses märgib komisjon, et 2013. ja 2014. aastal koostatud keskpika perioodi plaanide kohaselt oleks nüüdispuhasväärtus olnud vastavalt 2 075 miljonit eurot ja 5 555 miljonit eurot.

(392) Seetõttu järeldab komisjon, et kahjumite katmine kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel alates 2016. aasta lõpust, st pärast lepingu esialgse kehtivusaja lõppemist, ei andnud DB Cargole majanduslikku eelist.

5.1.3.1.3. Ajavahemik alates 2020. aastast

(393) Lõpuks hindas komisjon, kas DB AG tegutses nii, nagu oleks käitunud turumajanduse tingimustes tegutsev ettevõtja, kui ta kattis kahjumeid pärast seda, kui oli juba rakendanud muid meetmeid DB Cargo jätkuvate kahjumite vähendamiseks, st tellinud kogumisrongivedude uuringu, kehtestanud programmi „Starke Cargo“ ja vahetanud välja juhtkonna (vt põhjendused 61 ja 66). Seepärast hindas komisjon turutingimustele vastavust 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaani alusel.

(394) Komisjon hindas DB Cargo omakapitali väärtust põhjendustes 378 ja 379 kirjeldatud metoodika ning 2020. ja 2021. aastal koostatud keskpika perioodi plaanides sisalduvate andmete alusel. Sellega seoses märgib komisjon, et 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaani ja komisjoni kasutatud metoodika kohaselt on DB Cargo omakapitali nüüdispuhasväärtus negatiivne (ligikaudu -441 miljonit eurot). Seejuures ei ole aga arvesse võetud võimalikku maksusoodustust (vt põhjendus 43). Kasutades selle soodustuse hindamiseks konservatiivset lähenemisviisi ja 30,5 % maksumäära, ([135]) mis on esitatud DB kontserni 2020. ja 2021. aasta aruannetes, ([136]) leidis komisjon, et 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaani kohaselt (mis hõlmab aastaid 2021–2025) on DB Cargo omakapitali nüüdispuhasväärtus ligikaudu -259 miljonit eurot ([137]). See tähendab, et keskpika perioodi plaanides sisalduvate äriprognooside järgi otsustades kannaks investor äriühingusse investeerimisel kahju. Komisjon märgib sellega seoses, et DB Cargo kahjumeid suurendas täiendavalt COVID-19 pandeemia. COVID-19 pandeemiast tingitud kahju ei ole aga ainus kahju allikas ja komisjon mõistab, et 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaan juba sisaldab vastumeetmeid, mis korvavad ligikaudu kaks kolmandikku kahjust.

(395) Komisjon tuletab meelde, et kasvavate kahjumite tõttu (vt tabel 4) pani DB AG 2020. aastal DB Cargos paika uue juhtkonna ja kehtestas äriühingu elujõulisuse taastamiseks programmi, mis kajastus juba 2019. aastal koostatud keskpika perioodi plaanis („Starke Schiene“, DB Cargo puhul „Starke Cargo“), nagu on kirjeldatud põhjenduses 66. See tähendab, et DB Cargo aktsionär oli juba astunud mitmeid samme DB Cargo kasumlikkuse taastamiseks (ja mitte esimest korda, sest varem oli algatatud ka teisi programme, näiteks „Zukunft Bahn“), ehkki edutult. Seega võis emaettevõtja eeldada, et DB Cargo finantsseisund paraneb või – võttes arvesse COVID-19 pandeemia negatiivset mõju – et vähemalt senine olukord ei muutu ilmselgelt halvemaks. Kõigile varasematele meetmetele vaatamata kahanes DB Cargo väärtus siiski ja 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaanis kajastus see negatiivsena. Samuti nähtub 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaanist, et programm „Starke Cargo“, mis kujutas endast mahu kasvul põhinevat strateegiat, ei olnud enam realistlik, sest 2020. aasta plaanis prognoositud mahud olid kogu planeerimisperioodil väiksemad mahtudest, mida prognoositi 2019. aasta plaanis, milles programm „Starke Cargo“ ette nähti.

(396) Komisjon märgib, et alates 2015. aastast on DB Cargo keskpika perioodi plaanides toodud välja täiendavad riskid ja võimalused, mille realiseerumise tõenäosus on üle 40 %; neid ei ole põhistsenaariumis arvesse võetud, kuid need on siiski kindlaks tehtud, arvestades nende ilmnemise tõenäosust. 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaan täiendavaid võimalusi ei sisaldanud. Küll aga toodi selles välja täiendavad riskid (vt põhjendus 58). Need riskid olid märkimisväärsed, kuna nende kumulatiivne negatiivne mõju DB Cargo kontserni ärikasumile oleks moodustanud -417 miljonit eurot (vt joonis 3), mis tähendab, et tuvastatud riskide realiseerumise korral suurenenuks asjaomaseks perioodiks prognoositud negatiivne ärikasum ligikaudu 65 %. Järelikult oli mõistlik eeldada, et igasugused kõrvalekalded plaanist oleksid negatiivsed, mitte positiivsed. Seega oli oht, et DB Cargo tulemused on oodatust halvemad; samas oli juba niigi prognoositud, et aktsionärile teenitav tulu on negatiivne. Hoolas aktsionär võtaks sellist halbade tulemuste ohtu arvesse.

(397) Lisaks telliti 2019. aastal uuring, et leida lahendusi kogumisrongivedude segmendi puuduste kõrvaldamiseks, kuna see segment ei olnud üksnes struktuurselt kahjumlik, vaid tegelikult DB Cargo iga-aastase kahjumi suurim põhjustaja (vt tabel 6 ja põhjendus 61). Uuring valmis 2019. aasta oktoobris ja seda muudeti veidi 2020. aasta jaanuaris. Seega oli võimalik seda kasutada kogumisrongivedude segmendi kohta otsuste tegemiseks. Komisjon märgib kogumisrongivedude uuringu järelduste kohta, et võimalike strateegiliste valikute hindamiseks kasutatud

([135]) Maksusoodustuse diskonteerimiseks kasutab komisjon DB kontserni maksueelset kapitali kaalutud keskmist hinda, mis on esitatud keskpika perioodi plaaniga hõlmatud aastate kohta koostatud aastaaruannetes. See on konservatiivne eeldus, kuna DB kontserni omakapitali hind on väiksem kui tema kaubaveo- ja logistikasegmendi omakapitali hind.

([136]) Sellega seoses tuletab komisjon meelde, et teises E.CA aruandes kasutatakse kahjumi puhul 15 % maksumäära, kuna selles eeldatakse, et 50 % saab kajastada kahjumi edasikandmisena 30 % maksumääraga, ja kahjumi edasikandmisest tingitud positiivse tulemi puhul kasutatakse 12 % maksumäära (vt põhjendus 126).

([137]) Komisjon märgib lisaks, et negatiivne nüüdispuhasväärtus ei piirdu 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaaniga, vaid 2021. aastal koostatud plaani (mis hõlmab aastaid 2022–2026) kohaselt oleks nüüdispuhasväärtus samuti negatiivne (ligikaudu -166 miljonit eurot).

kuuest kriteeriumist neli olid seotud avaliku poliitikaga ([138]). Komisjon leiab, et eraõiguslik aktsionär poleks oma analüüsis otsustavate kriteeriumidena arvesse võtnud ei kasu riigi majandusele ega keskkonnakasu. Ka eriline vastutus DB Cargo kui riigi osalusega äriühingu töötajate alalhoidmise eest ei oleks eraõigusliku aktsionäri jaoks oluline kaalutlus. Samuti näib, et valitud variandi mõju (riigisisesele ja Euroopa) raudteesüsteemile oleks olulisem riigi jaoks, kuna see on seotud taristuga, aga ka transpordiliikide osakaaludega (näiteks antakse positiivne hinnang raudteetranspordi osakaalu suurenemisele). Samas näib see hõlmavat ka teatavaid eraõigusliku aktsionäri jaoks olulisi aspekte, nagu mõju teistele segmentidele, st marsruutrongivedude ja kombineeritud transpordi segmendile. Eraõiguslik investor oleks arvesse võtnud ainult kahte kriteeriumi – DB Cargo strateegilist positsioneerimist ja DB Cargo finantsseisundit (vt põhjendus 64). Neist kahest kriteeriumist olulisem on mõju DB Cargo finantsseisundile, sest lõppkokkuvõttes sõltub sellest aktsionäri jaoks väärtuse loomine. Selles mõttes oleks kogumisrongivedude ärisegmendi vähendamine olnud variant, millel oleks olnud kõige positiivsem mõju DB Cargo finantsseisundile, nagu on näidatud joonisel 4.

(398) Siiski valiti teistsugune strateegia. See oli strateegia, mis sisaldas küll juba kogumisrongivedude segmendi riiklikust toetamisest saadavaid tulusid (vt põhjendus 68), kuid mille tulemusel jääks see segment tegevustasandil (st ärikasumi mõttes) alaliselt kahjumlikuks, nagu on näidatud joonisel 5 (2021. aastal koostatud keskpika perioodi plaanis muudeti seda näitajat nii, et alates 2026. aastal peaks kogumisrongivedude segment hakkama teenima positiivset ärikasumit, ent see eeldus põhineb siiski riigi pideval märkimisväärsel rahalisel toetusel, vt joonis 7).

(399) Komisjon saab esitatud argumentidest aru nii, et see valik põhines osaliselt soovil mitte katkestada võrguühendusi (vt põhjendus 66), et vältida võrgule negatiivsete tagajärgede (ja seega suuremate kulude) tekitamist, mis näib olevat õiguspärane kaalutlus. Samas nendib komisjon, et praeguses ümberkorralduskavas, mis järgnes 2021. aasta sündmustele, nähakse vajaduse korral ette just nimelt teenuste osutamise süsteemi muudatused, millega kõrvaldatakse ärisegmentide vahelised seosed (vt põhjendus 262), mis võib tõstatada küsimuse, kas see, et täpse fookuse stsenaariumi kasuks ei otsustatud juba varem, oli mõistlik.

(400) Lisaks näib, et see plaan ei hõlma mitte ainult rongikooste toetamise („*Anlagenpreisförderung*“) kavast tulenevat abi, vaid ka täiendavat abi kogumisrongivedude teostamiseks, arvestades, et eespool joonisel 6 osutatud 246 miljoni euro suurune summa ületab kõnealuse kava kogueelarvet, mis on 200 miljonit eurot (vt põhjendus 67). Täiendav abi realiseerus alles 2024. aastal (vt joonealune märkus 74) ja seega on planeerimisel selliste tuluvoogudega arvestamise mõistlikkus vägagi küsitav.

(401) Komisjon on hinnanud nüüdispuhasväärtust ka keskpika perioodi plaanide alusel, mis koostati kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu esialgse kehtivusaja lõppemise ja 2020. aasta vahel, st 2017.–2019. aasta plaanide alusel. Komisjon märgib, et 2017. ja 2018. aastal koostatud keskpika perioodi plaanide kohaselt oleks DB Cargo omakapitali nüüdispuhasväärtus olnud positiivne: 2017. aastal ligikaudu 1 888 miljonit eurot ja 2018. aastal ligikaudu 1 883 miljonit eurot. 2019. aasta plaani puhul ei saa aga kindlat järeldust nüüdispuhasväärtuse kohta teha. Põhjendustes 378 ja 379 kirjeldatud metoodika kohaselt oleks nüüdispuhasväärtus olnud negatiivne, moodustades -108 miljonit eurot. Nagu on kirjeldatud põhjenduses 407, oleks DB Cargo omakapitali nüüdispuhasväärtus veidi teistsugust metoodikat kasutades olnud aga positiivne (ligikaudu 34 miljonit eurot). Seega ei ole 2019. aastal koostatud keskpika perioodi plaanil põhinev hinnang lõplik, mistõttu komisjon ei saa kinnitada, et juba seda plaani silmas pidades oleks mõistlik eraõiguslik aktsionär kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu lõpetanud. See keskpika perioodi plaan osutab siiski juba negatiivsele suundumusele.

(402) Võttes arvesse eespool esitatud põhjuseid ning DB Cargo kuhjuvaid kahjumeid ja asjaolu, et juba oli võetud muid meetmeid, nagu juhtkonna ja äristrateegia muutmine, oleks turumajanduse tingimustes tegutsev mõistlik ettevõtja lõpetanud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu, et kaoks emaettevõtjale üle kantava kahjumi negatiivne mõju, ent ka vahendina äriühingu edasiseks distsiplineerimiseks, sundides teda otsima teistsuguseid rahastamisallikaid ([139]).

([138]) Nimelt kriteeriumid 1, 2, 5 ja 6, st: 1) kasu riigi majandusele (mõju Saksamaale kui tööstuspiirkonnale), 2) keskkonnakasu (mõju kaubaveo kestlikkusele Saksamaal), 5) mõju DB Cargo personalile, võttes arvesse „erilist vastutust“ riigi osalusega äriühingu töötajate eest, ning 6) mõju riigisisesele ja Euroopa raudteesüsteemile.

([139]) Kuigi Saksamaa väidab, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu elemendil, mis hõlmab valitsevat mõju, on distsiplineeriv mõju (vt põhjendus 113), kahtleb komisjon selle elemendi mõjususes, võttes arvesse DB Cargo iga-aastaseid kahjumeid (vt tabel 4) ja jätkuvat suutmatust saavutada tulemuseesmärke.

(403) Võttes arvesse, et lepingu lõpetamisest tuli ette teatada kolm kuud enne majandusaasta lõppu (vt põhjendus 51), ning keskpika perioodi plaanide koostamise ja nende DB Cargo nõukogule ja DB AG-le esitamise aega (vt põhjendus 54), oleks kõige varem pärast 2020. aasta plaani koostamist saanud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu lõpetamise kohta teha otsuse 2021. aasta lõpus ning siis ei oleks DB Cargo 2022. aasta kahjumit enam automaatselt kaetud.

(404) Esimese E.CA aruande ja teise E.CA aruande kohta märgib komisjon, et ainult teine E.CA aruanne sisaldab kasumlikkuse kvantifitseerimist (nüüdispuhasväärtusena) DB Cargo aktsionäri jaoks. Pealegi telliti need aruanded tagantjärele, pärast kahjumi katmist, mistõttu on tegemist tõenditega, mis esitati pärast seda, kui aktsionär oli teinud otsuse kahjumi katmise kohta.

(405) Komisjon märgib, et teises E.CA aruandes kasutatakse DB Cargo nüüdispuhasväärtuse arvutamiseks veidi teistsugust metoodikat, nimelt äriühingusse (DB AG) suunatud vabu rahavooge. Kuna E.CA aruandes sisalduv kvantitatiivne hinnang ei hõlma 2019. aastat ega selle järgnevat aega, arvutas komisjon nüüdispuhasväärtuse ka äriühingusse suunatud vabade rahavoogude põhjal, kasutades maksusoodustuste ja diskontomäära puhul samu eeldusi (kaubaveo- ja logistikasegmendi maksujärgne kapitali kaalutud keskmine hind), mida kasutati E.CA aruandes (vt põhjendused 126 ja 127).

(406) Nagu on tavaks omakapitali väärtuse määramisel, kui nüüdispuhasväärtuse alusena kasutatakse äriühingusse suunatud vabu rahavooge, arvutas komisjon DB Cargo omakapitali lõppväärtuse ettevõtte lõppväärtuse ja netovõla vahena ([140]).

(407) Põhjendustes 405 ja 406 kirjeldatud metoodika kohaselt oleks DB Cargo omakapitali nüüdispuhasväärtus olnud 2019. aastal ligikaudu 34 miljonit eurot, 2020. aastal ligikaudu -1 852 miljonit eurot ja 2021. aastal ligikaudu -1 445 miljonit eurot. Isegi kui võtta positiivse summaga arvesse kogumisrongivedude segmendist väljumise kulude vältimist ligikaudu 1,5 miljardi euro ulatuses, nagu on hinnatud teises E.CA aruandes, jääks DB Cargo omakapitali väärtus siiski negatiivseks. Seetõttu ei sea selle teistsuguse metoodika kasutamine kahtluse alla järeldust, et turumajanduse tingimustes tegutsev mõistlik investor oleks kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu 2021. aasta lõpus lõpetanud.

(408) Mis puudutab Saksamaa argumenti, et olemasolev aktsionär käitub teisiti kui uus investor (vt põhjendus 116), siis komisjon nõustub üldjoontes sellega. Komisjon võtab arvesse ka oma eespool esitatud seisukohta, pidades silmas asjaolu, et DB Cargo ei kandnud alates 2008. aastast DB AG-le üle mingit kasumit, vaid teenis üksnes kahjumit, mille pidi katma tema emaettevõtja (vt tabel 4). Komisjon nõustub ka sellega, et olemasolev aktsionär oleks oma otsustusprotsessis võtnud arvesse DB Cargo jätkuvat suutmatust saavutada oma tulemuseesmärke. Komisjon märgib, et sellega seoses tegi DB AG jõupingutusi, mida olemasolev aktsionär saab teha, st kehtestas ümberkorralduskava ja muutis DB Cargo juhtkonda, et taastada DB Cargo elujõulisus. Mõistlik on arvata, et selliseid jõupingutusi oleks teinud ka olemasolev aktsionär, arvestades ka maksuühtsusest tulenevaid eeliseid. Siiski ei oleks ta seda teinud lõputult, eriti kui jõupingutused ei andnud positiivseid tulemusi. Sellega seoses tuletab komisjon meelde, et juba 2019. aastal koostatud keskpika perioodi plaani kohaselt oleks DB Cargo omakapitali nüüdispuhasväärtus olnud nullilähedane ja vähenenud kõigile varasematele jõupingutustele vaatamata edaspidi veelgi, muutudes 2020. aasta plaani kohaselt negatiivseks. See tähendab, et varem, juba alates 2015. aastast programmi „Zukunft Bahn“ raames võetud meetmed ei olnud edukad. Seega võib eeldada, et mõistlik eraõiguslik aktsionär oleks kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu lõpetanud, kui tema investeeringu väärtus oleks muutunud selgelt negatiivseks isegi plaani eelduste kohaselt, võtmata arvesse tegelikke varasemaid tulemusi.

(409) Seoses Saksamaa argumendiga, et ühel teisel juhul nõustus komisjon, et mitme aasta kahjumite korvamine ei andnud majanduslikku eelist (vt põhjendus 115), tuletab komisjon meelde, et tema hinnang peab põhinema üksnes konkreetse juhtumi asjaoludel. Seega ei ole see argument asjakohane. Saksamaa viidatud juhtum oli seotud Berlin Schönefeldi, Tegeli ja Tempelhofi lennujaamadega. Oma otsuses, milles ta leidis, et asjaomased meetmed ei kujuta endast abi, märkis komisjon põhjenduses 179, et „FBS võis loota, et see pikaajaline kasu – Berliini linnastu uue ühise

([140]) Komisjon märgib, et E.CA ei arvutanud ettevõtte lõppväärtuse ja netovõla vahet, vaid ta arvutas välja üksnes DB Cargo ettevõtte väärtuse, mitte omakapitali väärtuse.

lennujaama edukas avamine ja kasumlik käitamine (pluss prognoositud kasum, mis teenitakse Schönefeldi käitamisega pärast odavlendude strateegia mõneaastast rakendamist) – ületab Schönefeldis enne BERi avamist kogunenud kahjumi“. Käesoleval juhul ei ole DB Cargo olukord, mille puhul ei oodatud märkimisväärset pikaajalist muutust, nagu Berlin-Brandenburgi (BER) lennujaama avamine, kuidagi võrreldav Saksamaa mainitud juhtumiga.

(410) Seetõttu järeldab komisjon, et pärast 2020. aastal koostatud keskpika perioodi plaani oleks turumajanduse tingimustes tegutsev investor kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu 2021. aasta lõpus lõpetanud. See tähendab, et kahjumi automaatne katmine 2022. aastal ja edaspidi annab majandusliku eelise DB Cargole, kes saab sellest eelisest kasu koos oma tütarettevõtjatega, kelle kahjumid ja kasumid DB Cargo oma raamatupidamisarvestuses konsolideerib.

(411) Nagu Euroopa Kohus on sedastanud, piisab üksikabi korral põhimõtteliselt majandusliku eelise tuvastamisest, et kinnitada eeldust, et tegemist on valikulise meetmega ([141]). See kehtib sõltumata sellest, kas asjaomasel turul on võrreldavas faktilises ja õiguslikus olukorras olevaid ettevõtjaid või mitte. Kuna kõnealune eelis antakse ainult DB Cargole, kes sellest ainsana kasu saab, on tegemist valikulise majandusliku eelisega.

5.1.3.2. DB Cargos töötavate ametnike töötasude osaline katmine BEVi poolt (4. meede)

(412) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõige 1 hõlmab meetmeid, mis erinevas vormis leevendavad äriühingu eelarvet tavaliselt koormavaid kohustusi ega ole seega toetused selle mõiste kitsas tähenduses, kuid nendega oma laadilt ja mõjult analoogsed ([142]). ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 ei eristata riiklikke sekkumisi vastavalt nende põhjustele või eesmärkidele, vaid need määratletakse nende tagajärgede kaudu ([143]).

(413) Komisjon märgib, et 4. meetme tulemuseks on süsteem, mille kohaselt kõik varem Saksamaa riiklikus raudtee-ettevõttes töötanud raudteeametnikud viidi pärast Deutsche Bundesbahni ja Deutsche Reichsbahni ühinemist üle eraldi riiklikku üksusesse (BEV), kes vastutab palkade ja muude hüvitiste maksmise eest otse asjaomastele ametnikele. BEV haldab ka raudteeametnike tervisekindlustust ja pensionile jäänud töötajate pensione. See süsteem loodi 1994. aastal, mil eraõiguse alusel asutati uue föderaalse raudtee-ettevõtjana DB AG, st 13 aastat enne raudtee-kaubaveoturu täielikku liberaliseerimist 2007. aastal, ning seda ei ole sellest ajast alates oluliselt muudetud (põhjendus 77) ([144]).

(414) Saksamaa Liitvabariigi põhiseaduse artikli 143a ning DBGrG §-de 12, 21 ja 23 alusel suunatakse ametlikult BEVi palgal olevad raudteeametnikud DB AGsse tasu eest, mille summa arvutatakse individuaalselt ja konkreetselt iga suunatud töötaja kohta ning mida DB AG maksab BEVile aastapõhiselt. DB AG määrab tema juurde tööle suunatud raudteeametnikud oma tütarettevõtjatele, sealhulgas DB Cargole. DB Cargo tasub raudteeametnikega seotud personalikulud DB AG-le, kes omakorda kannab makse üle BEVile.

(415) Lisaks nähtub Saksamaa esitatud tõenditest, et BEV on suunanud raudteeametnikke tööle ka teiste ettevõtjate juurde, kes on DB AG konkurendid. Need vähesed suunamised on vabatahtlikud selles mõttes, et need ei põhine DBGrG sätetel, vaid üksnes BBG § 29 sätetel, mille kohaselt on nõutav asjaomase ametniku nõusoleku (vt põhjendus 77).

([141]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. juuni 2015, komisjon *vs.* MOL C-15/14, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 60.
([142]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 15. märts 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, punkt 13; ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 11. juuli 1996, SFEI jt, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkt 58.
([143]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 26. oktoober 2016, Orange *vs.* komisjon, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, punkt 38.
([144]) DBGrG § 21 väikesemahuliste muudatuste kohta vt joonealune märkus 48.

(416) DBGrG § 21 lõike 1 ja § 23 kohaselt tuleb maksed, mida DB AG peab iga suunatud raudteeametniku eest BEVile tegema, arvutada vastavalt põhimõttele „als-ob-Kosten“ („justkui kulud“), mis tähendab, et makse summa põhineb DB AG poolt tööturult värvatud võrreldavate töötajatega seotud personalikuludel, *justkui* nagu oleks suunatud ametnikud DB AG poolt tööle võetud. Need maksed hõlmavad kõiki asjaomase kollektiivlepingu kohaseid töötaja töötasu elemente, st põhipalka ja asjakohaseid toetusi ning tööandja sissemakseid kohustuslikesse sotsiaalkindlustussüsteemidesse. Need maksed puudutavad eelkõige pensioniskeeme, tervise-, õnnetusjuhtumi- ja töötuskindlustust, pikaajalise hoolduse hüvitist, rasedus- ja sünnitushüvitist ning maksejõuetushüvitist. Selle põhimõtte kohaldamise tulemusena lisatakse kuludele, mille DB AG hüvitab BEVile, ka mitu tasu, mis kehtestati pärast DB AG loomist ja mis moodustavad osa lepinguliste töötajatega seotud personalikuludest. Teisest küljest katab BEV kulud, mis tulenevad töötasude struktuurilistest erinevustest ja avalikku teenistust reguleerivate õigusnormide eripärast võrreldes erasektori suhtes kohaldatavate tööõigusnormidega. Peale selle hõlmavad BEVile tehtavad maksed ka personalihaldusega seotud kulusid (põhjendus 79).

(417) Põhjenduses 416 kirjeldatud eeskirju kohaldatakse ka DB Cargo suhtes, kes hüvitab talle määratud raudteeametnikega seotud personalikulud DB AG-le. Saksamaa esitas tõendid DB Cargos põhimõtte „als-ob-Kosten“ praktilise rakendamise kohta tabelitena, milles võrreldi otse tööturult värvatud ja individuaalsete töölepingute alusel töötavate töötajatega seotud personalikulusid BEVist suunatud ja sarnases ametialases olukorras (sarnased ülesanded, vanus, kvalifikatsioon ja palgarühm) olevate ametnikega seotud personalikuludega. Esitatud tõenditest nähtub, et asjaomaste lepinguliste töötajatega seotud personalikulud ja need personalikulud, mille DB Cargo peab suunatud ametnike eest DB AG kaudu tasuma BEVile, arvutatakse sama metoodika kohaselt, need hõlmavad samu elemente, eelkõige samasugust tööandja osa kohustuslikes sotsiaalkindlustusmaksetes, ja need on ka sarnase suurusega. Kokkuvõtteks võib öelda, et põhimõtte „als-ob-Kosten“ rakendamise tulemusena kajastavad personalikulud, mille DB Cargo peab suunatud ametnike eest BEVile hüvitama, asjaomase kvalifikatsiooniga töötajate turuhinda.

(418) Lisaks on Saksamaa tõendanud, et BEV on suunanud raudteeametnikke tööle ka teistesse riigiasutustesse ja – mis kõige olulisem – DB AG konkurentide juurde. Sellistel juhtudel, samamoodi nagu DB AG ja DB Cargo puhul, katab BEV selle osa personalikuludest, mis tuleneb asjaomaste ametnike suhtes kohaldatavast õiguslikust korrast, individuaalselt sõlmitud lepingute alusel, mis kajastavad DBGrG § 21 lõikes 1 sätestatud põhimõtet „als-ob-Kosten“ ([145]). Seega ei koorma need konkreetsed personalikulud asjaomaste ettevõtjate eelarveid. Selline praktika on harv, kuid näitab siiski, et BEVi palgal olevate raudteeametnike suunamine – olgu siis DB AGsse või tema konkurentide juurde – toimub põhimõtteliselt turuhinna alusel.

(419) Lisaks erineb 4. meede vastupidiselt kaebuse esitaja väidetele oluliselt meetmest, mida komisjon hindas 20. detsembri 2011. aasta otsuses 2012/540/EL, mis käsitleb riigiabi C 25/08 (ex NN 23/08) seoses telekommunikatsioonisettevõtjaga France Télécom seotud riigiteenistujate pensionide rahastamise reformiga, mille Prantsuse Vabariik viis ellu ettevõtjas France Télécom ([146]) (edaspidi „Orange'i otsus“), mida liidu kohtud on kinnitanud ([147]). Esiteks oli selles otsuses analüüsitud meetme puhul tegemist seadusega, mis oli kohaldatav ainult France Télécomi (mille õigusjärglane on Orange) suhtes, kes posti-, telegraafi- ja telefoniministeeriumi endise osakonnana oli ainsaks tööandjaks selle ministeeriumi ametnikele, kellele Prantsuse riik koos La Poste'iga oli kohustatud tagama pensionide maksmise ([148]). Meetmega muudeti France Télécomi käsitlevat 1990. aasta eriotstarbelist seadust, ([149]) millega nähti muu hulgas ette France Télécomi kohustus maksta riigile tagasi France Télécomi teenistuses olevate ametnike pensionid. 1996. aastal tehtud muudatusega vabastati France Télécom pensionikohustistest tasutavate pensionide hinnangulise summa ulatuses, millega seoses vabanesid ka pensionikohustiste täitmiseks loodud raamatupidamislikud eraldised, ning vähendati oluliselt hüvitise summat, asetades France Télécomi seega soodsamasse olukorda kui see, mis tulenes 1990. aasta seadusest. Teiseks nentis komisjon, et Orange'i otsuses analüüsitud meede ei taganud, et France Télécomi tasutavad sotsiaalkulud oleksid samaväärsed tema konkurentide omadega. Nimelt

([145]) Saksamaa 21. aprilli 2022. aasta ja 27. septembri 2024. aasta esildised.
([146]) ELT L 279, 21.8.2012, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/540/oj.
([147]) Kohtuotsus, Üldkohus, 26. veebruar 2015, Orange *vs.* komisjon, T-385/12, ECLI:EU:T:2015:117, ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 26. oktoober 2016, Orange *vs.* komisjon, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798.
([148]) Vt Orange'i otsuse põhjendused 98 ja 138.
([149]) Seadus nr 90-568, 2. juuli 1990.

arvutati France Télécomi makstav sissemakse määra alusel, mis hõlmas üksnes tavapäraste tööõigusnormidega hõlmatud erasektori töötajate ja ametnike ühiseid riske katvaid sissemakseid, kuid ei hõlmanud sissemakseid, mis katavad ühistest riskidest erinevaid riske, nagu töötuks jäämine või palkade maksmata jätmine tööandja maksejõuetuse korral, mida pidid kandma konkurendid – või France Télécom nende töötajate puhul, kes ei olnud ametnikud.

(420) Seevastu 4. meede on osa süsteemist, mille raames raudtee-ametnikud on föderaalse raudteesüsteemi ümberkujundamise protsessi algusest peale eraldiseisva riikliku üksuse palgal, kusjuures see üksus on tegutsenud agentuurina, mis vahendab ametnikke samadel tingimustel nii DB AG-le (ja DB AG kaudu tema tütarettevõtjatele) kui ka teistele ettevõtjatele. Seda süsteemi kohaldatakse DB AG suhtes alates selle loomisest 1994. aastal ning seda ei ole kunagi muudetud viisil, mis parandaks DB AG või tema tütarettevõtjate olukorda ([150]). Lisaks arvutatakse BEVi poolt nii DB AG-le kui ka tema konkurentidele vahendatud tööjõu eest makstav tasu iga töötaja kohta individuaalselt ning see kajastab samaväärse kvalifikatsiooniga töötajatega seotud turupõhiseid kulusid, kuna sisaldab kõiki nende kulude elemente, mida tööandja maksab seoses tööturult värvatud töötajatega. Kõige olulisem on, et BEVile makstav tasu hõlmab sotsiaalkindlustussüsteemidesse tehtavaid makseid, mis katavad kõik erasektori töötajate riskid (vt põhjendus 416).

(421) Kokkuvõttes ei saa järeldada, et 4. meede annab DB AG-le või DB kontserni kuuluvatele äriühingutele, nagu DB Cargo, valikulise eelise ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(422) Kuna pole võimalik tuvastada eelise olemasolu, mis on üks abi olemasolu kumulatiivsetest tingimustest, järeldab komisjon, et 4. meede ei hõlma riigiabi.

5.1.4. *Konkurentsi kahjustamine ja mõju kaubandusele*

(423) Üldjuhul eeldatakse, et konkurentsi moonutamisega ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses on tegemist siis, kui riik annab ettevõtjale rahalise eelise liberaliseeritud sektoris, kus on või võib olla konkurents ([151]). DB Cargo osutab raudtee-kaubaveoteenuseid Saksamaal ja teistes liikmesriikides, kus teised ettevõtjad pakuvad selliseid teenuseid DB Cargoga konkureerides, eelkõige pärast raudtee-kaubaveoteenuste liberaliseerimist siseturul (vt joonealune märkus 39). Sellest järeldub, et niivõrd, kuivõrd 1. meede annab DB Cargole valikulise eelise, võib see meede kahjustada või ähvardada kahjustada konkurentsi ja mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5.1.5. *Järeldus abi olemasolu kohta*

(424) Jaos 5.15.1 esitatud kaalutlusi arvesse võttes järeldab komisjon, et 1. meede hõlmab riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses alates 1. jaanuarist 2022. Seevastu 2., 3. ja 4. meede ning 1. meede kuni 2021. aasta lõpuni ei kujuta endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

5.2. **Uus abi**

(425) Olenemata Saksamaa argumentidest, mis on seotud nelja uuritava meetme kvalifitseerimisega olemasolevaks abiks, peab komisjon ise põhjalikult uurima, kas tema poolt riigiabiks kvalifitseeritud meede, st kasumi ja kahjumi ülekandmise leping, on uus või olemasolev abi.

(426) Menetlusmääruse artikli 1 punkti c kohaselt on uus abi igasugune abi, mis ei ole olemasolev abi, sealhulgas olemasoleva abi muudatused.

([150]) Vt joonealune märkus 48.

([151]) Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, punkt 187 ja seal viidatud kohtupraktika.

(427) Uuritav kasumi ja kahjumi ülekandmise leping sõlmiti esialgu viieks aastaks ja pärast seda tähtaega on lepingut iga majandusaasta lõpus automaatselt ühe aasta võrra pikendatud (vt põhjendus 51). Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu turutingimustele vastavuse analüüs näitas, et selle lepinguga anti DB Cargole valikuline eelis alles alates 2022. aastast (vt põhjendused 393–411) ning et alles sellest hetkest alates saab kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingut käsitada riigiabimeetmena ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(428) Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt loob olemasoleva abi kestuse pikendamine uue abi, mis on eraldiseisev abist, mille andmist pikendati, ([152]) eriti kui pikendamisega kaasneb abi eelarve suurendamine ([153]). Seoses Saksamaa väitega, et 2012. aastal sõlmitud kasumi ja kahjumi ülekandmise leping kujutas endast alates 1999. aastast kehtinud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingute pelka pikendamist, märgib komisjon, et kõnealune kasumi ja kahjumi ülekandmise leping on juriidiline dokument, mis on selgelt eraldiseisev kõigist DB Cargo ja tema emaettevõtja vahel sõlmitud varasematest sarnastest lepingutest; seda kohaldatakse uuel ajavahemikul ja see hõlmab uusi ressursse võrreldes nendega, mida kasutati mis tahes varasema lepingu alusel. Sama kehtib kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu iga-aastase vaikimisi pikendamise kohta pärast selle esialgse kehtivusaja lõppemist. Lisaks märgib komisjon, et pärast DB AG ja AB MLi ühinemist 2016. aastal muutusid selle lepingu osalised (põhjendused 14, 45 ja 46) ning see asjaolu muutis ka lepinguosaliste huvide jõustatavust ja tasakaalu võrreldes varasemate lepingutega. Seetõttu ei tähenda varasemate, erinevaid ajavahemikke hõlmavate kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingute olemasolu seda, et kõnealune kasumi ja kahjumi ülekandmise leping (sealhulgas selle vaikimisi pikendamine) kvalifitseerub olemasolevaks abiks.

(429) Lisaks tuleks märkida, et menetlusmääruse artikli 1 punkti b alapunkt v ei ole kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu suhtes kohaldatav. Nimelt on see säte kohaldatav meetmete suhtes, mis nende jõustumise ajal ei kujutanud endast abi ja mis muutusid abiks hiljem siseturu arengu tõttu, ilma et liikmesriik oleks neid muutnud. Seevastu kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu jätkumine ei kujutanud endast riigiabi mitte siseturu arengu tõttu, vaid DB Cargo sisemiste raskuste tõttu, mis tõid kaasa sellised kahjumid, et selle lepingu jätkumist ei saa enam pidada turutingimustele vastavaks (vt põhjendused 393–411).

5.3. **Abi seaduslikkus**

(430) Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikele 3 tuleb komisjonile teatada kõikidest uutest riigiabi andmise plaanidest ja neid ei tohi enne jõustada, kui komisjon on andnud selleks loa. Kõnealune abi jõustati seeläbi, et DB Cargole anti kohtulikult kaitstav õigus kanda alates 2022. aastast tekkinud tegelikud kasumid ja kahjumid üle DB AG-le, enne kui komisjon oli selle heaks kiitnud. Seetõttu on Saksamaa ametiasutused rikkunud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikest 3 tulenevaid kohustusi. Seega kujutab 1. meede, mis kvalifitseerub alates 2022. aastast riigiabiks, endast ebaseaduslikku abi.

5.4. **Abi kokkusobivus siseturuga**

(431) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis c on sätestatud, et siseturuga võib kokkusobivaks pidada abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(432) Selleks et riigiabi saaks pidada ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobivaks, peab see seega vastama kahele tingimusele: i) abi peab olema mõeldud teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks ja ii) abi ei tohi ebasoovitavalt mõjutada kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(433) Need kaks tingimust ei piira asjaolu, et komisjoni poolt sellel alusel vastu võetud otsused peavad tagama liidu õiguse järgimise ([154]).

([152]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 26. oktoober 2016, DEI ja komisjon *vs.* Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, punkt 50 ja seal viidatud kohtupraktika; ja kohtuotsus, Euroopa Kohus, 15. detsember 2022, Veejaam ja Espo, C-470/20, ECLI:ECLI:EU:C:2022:981, punktid 44 ja 47.

([153]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 20. mai 2010, Todaro Nunziatina & C., C-138/09, ECLI:EU:C:2010:291, punktid 44–47.

([154]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 22. september 2020, Austria *vs.* komisjon, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punkt 20.

(434) Seoses esimese tingimusega uurib komisjon, kas abi on mõeldud teatud majandustegevuse arengu soodustamiseks. Seoses teise tingimusega võrdleb komisjon kavandatava abi positiivset mõju negatiivse mõjuga, mida see abi võib avaldada siseturule ([155]).

(435) Komisjon on päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes esitanud kriteeriumid, mille alusel ta hindab ettevõtjale antud ümberkorraldusabi kokkusobivust siseturuga ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses ([156]). Võttes arvesse kõnealuse riigiabi laadi ja eesmärke, hindab komisjon, kas abi vastab päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste sätetele.

(436) Uurides, kas ümberkorraldusabi avaldab negatiivset mõju kaubandustingimustele sellisel määral, mis on vastuolus ühiste huvidega, teeb komisjon ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c ning päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohase tasakaalustatuse kriteeriumi kontrolli. Kui abisaajal on õigus saada ümberkorraldusabi, võrdleb komisjon selle kriteeriumi kontrollimisel abi positiivset mõju riigiabist tuleneva negatiivse mõjuga konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele. Hindamisel kaalub komisjon riigi sekkumise vajadust, abi asjakohasust, proportsionaalsust ja läbipaistvust, negatiivse mõju leevendamist ühekordse abi põhimõtte kaudu ning konkurentsimoonutusi piiravaid meetmeid, mis on esitatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes.

(437) Nagu mainiti põhjenduses 433, peavad komisjoni poolt riigiabi valdkonnas vastu võetavad otsused tagama liidu õiguse järgimise. Sellega seoses märgib komisjon, et uurimisest ei nähtu, et ümberkorraldusabi või sellega seotud tingimused või abiga soodustatav majandustegevus võiks kaasa tuua mõne asjakohase liidu õigusnormi rikkumise. Lisaks ei ole komisjon algatanud Saksamaa suhtes menetlust seoses liidu õiguse võimaliku rikkumisega, mis oleks seotud käesoleva juhtumiga, ega ole saanud kaebust ega teavet, mis võiks viidata sellele, et riigiabi, selle tingimused või abiga soodustatav majandustegevus võiksid olla vastuolus asjakohaste liidu õigusnormidega peale ELi toimimise lepingu artiklite 107 ja 108.

5.4.1. *Abikõlblikkus*

(438) Ümberkorraldusabi saamiseks peab ettevõtja kvalifitseeruma raskustes olevaks ettevõtjaks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jao 2.2 tähenduses. Täpsemalt on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunktis c selgitatud, et ettevõtjat peetakse raskustes olevaks siis, „*kui riigi mittesekkumine viiks lühema või keskmise ajavahemiku jooksul peaaegu kindlasti ettevõtja tegevuse lõpetamiseni*“. Sellega oleks tegemist siis, kui ilmneb vähemalt üks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunktides a–d kirjeldatud asjaoludest. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunktis a on märgitud: „kui tegemist on piiratud vastutusega ettevõtjaga, kes on akumuleeritud kahjumi tõttu kaotanud üle poole oma märgitud osa- või aktsiakapitalist. Nii on see juhul, kui akumuleeritud kahjumi mahaarvamine reservidest (ning kõikidest muudest elementidest, mida üldiselt peetakse äriühingu omavahendite osaks) annab negatiivse tulemuse, mis ületab poolt märgitud osa- või aktsiakapitalist.“

(439) Nagu on osutatud eespool (tabel 4), on DB Cargo omakapital alates 2012. aastast igal aastal ületanud märgitud aktsiakapitali. Selle põhjuseks on aga kahjumite automaatne ülekandmine kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel. Kuna kahjumid kantakse üle DB AG-le, ilma et nad mõjutaksid DB Cargo bilanssi, puudub neil negatiivne mõju DB Cargo omakapitalile, mille arvelt vastasel juhul tuleks kahjumid katta.

(440) Sellega seoses on komisjon jõudnud järeldusele, et kahjumite ülekandmine kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel (mida pikendati igal aastal, kuni 2024. aasta lõpuni) on alates 2022. aasta kahjumi ülekandmisest andnud DB Cargole majandusliku eelise ja kujutanud endast riigiabi (vt põhjendused 410 ja 424), mida Saksamaa andis ebaseaduslikult (vt põhjendus 430).

([155]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 22. september 2020, Austria *vs.* komisjon, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punktid 18–20.
([156]) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suunised, punkt 38.

(441) Seega leiab komisjon, et 2022. aasta kahjumi ülekandmine moonutas DB Cargo tegelikku finantsseisundit, mis kajastati tema raamatupidamise aastaaruandes, sest DB Cargo hea omakapitalipositsioon bilansis ei tulene mitte tema enda finantstulemustest, vaid üksnes ebaseaduslikult antud riigiabist, st riiklikust rahastamisest, mida äriühing ei oleks turult saanud. Seepärast on komisjon seisukohal, et DB Cargo finantsseisundist realistliku pildi saamiseks tuleks jätta kõrvale nende ülekannete mõju ja arvutada DB Cargo korrigeeritud omakapital olukorras, kus kahjumid oleksid mõjutanud DB Cargo omakapitali. Sellega seoses rõhutab komisjon, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 kohaselt tuleb vaadelda abisaaja olukorda abi puudumise korral. Ettevõtjat peetakse raskustes olevaks siis, kui riigi mittesekkumine viiks lühema või keskmise ajavahemiku jooksul peaaegu kindlasti ettevõtja tegevuse lõpetamiseni. Asjaolu, et riigi sekkumine oli korraldatud nii, et abisaaja kahjumid ei koormaks tema bilanssi, selle asemel et kõrvaldada bilansis juba kajastatud kahjumid, ei ole asjakohane, kuna ilma selle sekkumiseta oleks ettevõtja peaaegu kindlasti pidanud tegevuse lõpetama.

(442) Nagu eespool (tabel 4) osutatud, moodustas DB Cargo omakapital 2021. aasta lõpus 666 miljonit eurot. Kuna komisjon peab riigiabiks üksnes alates 2022. aastast 1. meetme raames üle kantud kahjumeid, kajastab 2021. aasta omakapitalipositsioon DB Cargo tegelikku finantsseisundit juhul, kui abi ei oleks antud. DB Cargo 2022. aasta kahjum ulatus aga 858 miljoni euroni. Kui see kahjum oleks kaetud DB Cargo omakapitali arvelt, muutunuks omakapital negatiivseks, moodustades -192 miljonit eurot. Seega oleks DB Cargo omakapital olnud negatiivne. Sellega seoses märgib komisjon, et kahjum kogunes aasta jooksul, kuid see kanti üle alles 31. detsembril. Järelikult oleks DB Cargo 2022. aasta jooksul kaotanud mingil hetkel enam kui poole oma märgitud aktsiakapitalist. Seega oleks abi puudumisel üle poole DB Cargo märgitud aktsiakapitalist kogunenud kahjumite tõttu kadunud hiljemalt 2022. aasta lõpus ja seejärel kuni praeguseni. Seega kvalifitseerub DB Cargo päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunkti a kohaselt raskustes olevaks ettevõtjaks ([157]). Ilma kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu jätkamiseta, mis on omistatav Saksamaale, oleks DB Cargo seetõttu peaaegu kindlasti pidanud oma tegevuse lühema või keskmise ajavahemiku jooksul lõpetama, nagu on osutatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 20.

(443) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunkti c kohaselt kvalifitseerub ettevõtja raskustes olevaks ettevõtjaks, kui tema suhtes on võlausaldajate soovil algatatud kõiki võlakohustusi hõlmav maksejõuetusmenetlus või kui ta vastab riigisisese õiguse kohaselt kõiki võlakohustusi hõlmava maksejõuetusmenetluse kohaldamise kriteeriumidele. DB Cargo suhtes ei ole algatatud kõiki võlakohustusi hõlmavat maksejõuetusmenetlust ja ta ei vasta ka sellise menetluse algatamise kriteeriumidele.

(444) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunkti d kohaselt kvalifitseerub ettevõtja, kes ei ole VKE, raskustes olevaks ettevõtjaks, kui viimase kahe aasta jooksul i) on tema arvestuslik võla ja omakapitali suhe olnud suurem kui 7,5 ja ii) tema EBITDA/intressikulude kattekordaja on olnud alla 1,0.

(445) DB Cargo ei ole VKE. DB Cargo avaldatud 2022. aasta aruande põhjal oli tema EBITDA 2022. ja 2021. aastal negatiivne: 2022. aastal ligikaudu -541 miljonit eurot ja 2021. aastal -125 miljonit eurot, mistõttu oleks tema intressikulude kattekordaja olnud negatiivne. Võttes arvesse, et ilma abita oleks omakapital 2022. aasta lõpus olnud negatiivne, oleks DB Cargo võla ja omakapitali suhe olnud negatiivne. Kuid 2021. aastal oli tema võla ja omakapitali suhe ligikaudu 3,4, kui võtta arvesse ainult laene. Seega ei oleks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunkti d kriteerium täidetud.

(446) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 21 kohaselt ei ole hiljuti asutatud ettevõtja, kes on tegutsenud vähem kui kolm aastat, ümberkorraldusabikõlblik. DB Cargo on oma praeguse nime all ja oma praegusel kujul tegutsenud alates 2016. aastast (vt põhjenduse 12 punkt d). Võttes arvesse erinevaid nimesid ja äriühinguvorme, on DB Cargo tegutsenud alates 1999. aastast DB AG otsese või kaudse tütarettevõtjana (vt põhjendus 47). Seega ei ole DB Cargo hiljuti asutatud ettevõtja.

([157]) Tehniliselt ja raamatupidamislikult on see tingimus rangelt võttes täidetud päeval, mil kogunenud kahjumid ületavad 50 % märgitud aktsiakapitalist, mida saab tõendada vaid tagantjärele – majandusaasta lõpus ja hiljem pärast audiitori kinnituse saamist. Praktiliseks kohaldamiseks tuleb seda tingimust tõlgendada vastavalt kvalitatiivsele määratlusele, et ettevõtja oleks peaaegu kindlasti sunnitud oma tegevuse lõpetama lühema või keskmise ajavahemiku jooksul, mis võib varieeruda. Käesoleval juhul oleks turutingimustes tegutsev aktsionär 2021. aasta faktilise tegevuskahjumi ning 2022. aastaks ja edaspidiseks ajaks prognoositud tulemuste tõttu 30. septembril 2021 teatanud DB Cargole kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu lõpetamisest. Sellisel juhul ja alates sellest hetkest oleks DB Cargo omakapitalibaasi prognoositava vähenemise tõttu peaaegu kindlasti olnud sunnitud oma tegevuse lühema või keskmise ajavahemiku jooksul lõpetama.

(447) Lisaks on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 22 märgitud, et suuremasse kontserni kuuluv ettevõtja ei ole tavaliselt ümberkorraldusabikõlblik, välja arvatud juhul, kui suudetakse tõendada, et raskused on ettevõtjasisesed ega tulene meelevaldsest kulude jaotamisest kontsernis ning on nii tõsised, et kontsern ei saa neist ise üle.

(448) Komisjon tuletab meelde, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 22 eesmärk on vältida seda, et ettevõtjate kontsern jätab riigi kanda kulu, mis on seotud ühe kontserni kuuluva ettevõtja ümberkorralduskavaga, kui nimetatud ettevõtja on raskustes ja raskused pärinevad kontsernist enesest või viimasel on vahendid ise nende ületamiseks ([158]).

(449) Nagu on kirjeldatud põhjendustes 9–14, on DB Cargo osa DB kontsernist ja kuulub seega suuremasse kontserni. Põhjendus 60 ja tabel 6 osutavad aga, et DB Cargo kahjumid tulenevad tema enda tegevusest. Nimelt on kogumisrongivedude ärisegment olnud struktuurselt kahjumlik. Arvestades, et DB Cargo raskused on tingitud pidevatest kahjumitest, mis tulenevad sellest, et äriühingu tegevus ei ole kasumlik, on tegemist tema sisemiste raskustega, mis ei tulene DB kontsernis kulude meelevaldsest jaotamisest, DB Cargo kulude meelevaldsest suurendamisest või tema kasumite vähendamisest või emaettevõtjale või sõsarettevõtjatele ülekandmisest.

(450) DB kontsern on tema 2020.–2023. aasta aruannete kohaselt olnud alates 2020. aastast kahjumis (2020. aastal -5 707 miljoni euroga, 2021. aastal -911 miljoni euroga, 2022. aastal -227 miljoni euroga ja 2023. aastal -2 351 miljoni euroga), kuid komisjon tõdeb, et tegelikult on kontsern tegelenud DB Cargo raskustega. Kõik DB Cargo kahjumid kanti üle DB AG-le ja seega oli DB Cargo kaitstud oma negatiivsete tulemuste tagajärgede eest. Komisjon peab kahjumite ülekandmist alates 2022. aasta kahjumist riigiabiks, kuid see ei muuda asjaolu, et suurem kontsern toetas DB Cargot, olles seejuures abi andja.

(451) Komisjon tuletab meelde, et nagu on kirjeldatud põhjenduses 448, on punkti 22 eesmärk vältida seda, et ümberkorraldamise kulud jäävad riigi kanda, kui kontsernil, kuhu abisaaja kuulub, on selleks vahendid olemas. Komisjon märgib, et kuigi DB Cargo raskustega on tegelenud kontsern ise, leevendas DB kontsern DB Cargo raskusi toetusega, mida komisjon ei pea riigiabiks enne 2022. aastat, kuid mis kujutab endast riigiabi alates 2022. aastast. DB AG ja DB Cargo olukord on selles kontekstis eriline, kuna emaettevõtjast sai 2022. aastal riigiabi andja. Tegemist ei ole olukorraga, kus kontsern jätab kontserni kuuluva ettevõtja ümberkorraldamise kulud riigi kanda, nagu on selgitatud põhjenduses 448, vaid vastupidi – kontsernist sai abi andja. Selles konkreetses olukorras, kus DB kontsern oli abi andja, ei oleks kontsern saanud DB Cargo raskuste lahendamiseks rohkem ära teha. Seetõttu järeldab komisjon, et DB Cargo kuulumine DB kontserni ei välista tema ümberkorraldusabikõlblikust päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 22 alusel.

5.4.2. *Abi soodustab teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengut*

(452) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt peab riigiabi, mida peetakse siseturuga kokkusobivaks, soodustama teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengut.

(453) Tõendamaks, et ümberkorraldusabi eesmärk on hõlbustada teatud tegevuse või piirkonna arengut, peab sellist abi andev liikmesriik näitama, et abi eesmärk on vältida sotsiaalprobleeme või kõrvaldada turutõrge (vt päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jagu 3.1.1.), taastades ettevõtja pikaajalise elujõulisuse (vt päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jagu 3.1.2). Komisjon märgib, et turult väljumine on oluline tootlikkuse kasvu laiema protsessi seisukohast, nagu on osutatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 43, mistõttu üksnes ettevõtja turult lahkumise vältimine ei ole riigiabi andmiseks piisav põhjendus. Vastupidi, päästmis- ja ümberkorraldusabi on ühed kõige moonutavamad riigiabi liigid, kuna need takistavad turult väljumise protsessi.

([158]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 13. mai 2015, Niki Luftfahrt *vs.* komisjon, T-511/09, ECLI:EU:T:2015:284, punkt 159, ja kohtuotsus, Üldkohus, 18. mai 2022, Ryanair DAC *vs.* komisjon, T-577/20, ECLI:EU:T:2022:301, punkt 46.

(454) Siiski võib teatavates olukordades raskustes oleva ettevõtja ümberkorraldamine aidata kaasa majandustegevuse või piirkondade arengule, sealhulgas ka väljaspool abisaaja tegevusvaldkonda. See kehtib juhul, kui sellise abi puudumise korral tooks abisaaja maksejõuetus kaasa turutõrkeid või sotsiaalprobleeme, mis pärsivad sellistest olukordadest mõjutatud majandustegevuse ja/või majanduspiirkondade arengut. Selliste olukordade mittetäielik loetelu on esitatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 44.

(455) Komisjon hindab kõigepealt, kas abi eesmärk on vältida turutõrke või sotsiaalprobleemide tekkimist (jagu 5.4.2.1) ja kas ümberkorraldusabiga kaasneb ümberkorralduskava, millega taastatakse abisaaja pikaajaline elujõulisus (jagu 5.4.2.2).

5.4.2.1. Sotsiaalprobleemide või turutõrgete ärahoidmine, millega soodustatakse majandustegevuse või majanduspiirkonna arengut

(456) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 kohaselt peavad liikmesriigid tõendama, et abisaaja tegevuse lõpetamine tooks tõenäoliselt kaasa suuri sotsiaalprobleeme või tõsiseid turutõrkeid, tuues esile mõne päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 44 loetletud olukordadest. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alusel sotsiaalprobleemide või turutõrgete ennetamisele tuginemiseks tuleb tõendada mõne punkti 44 alapunktides a–g loetletud asjaolu esinemist. Sellega seoses märgib komisjon, et abimeetme hindamisel on olulised eelkõige päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktis b nimetatud asjaolud, nimelt see, kui abi eesmärk on vältida majanduskasvu takistamise ohtu, mis tuleneb abisaaja turult lahkumise tõttu olulise teenuse osutamise katkemisest.

5.4.2.2. Abiga välditakse olulise teenuse osutamise katkemist

(457) Abiga toetatav majandustegevus on kaubavedu, kusjuures Saksamaal veetakse kaupu valdavalt ja järjepidevalt maanteel: maanteetransport moodustab üle kahe kolmandiku kaubaveo kogumahust (tabel 31).

Tabel 31

Kaubaveo transpordiliikide osakaalud Saksamaal

(protsentides)

	2018	2019	2020	2021	2022
Maanteetransport	72,0	71,7	72,4	71,4	71,3
Raudteetransport	18,7	18,5	18,2	19,6	19,8
Muu transport	9,3	9,8	9,4	9,0	8,9

Allikas: Bundesnetzagentur „Marktuntersuchung 2023 5. Sonderausgabe', lk 12, joonis 3 ([159]).

(458) Komisjon märgib, et maanteetransport on küll ülekaalus, kuid raudtee-kaubavedu pakub maanteetranspordiga võrreldes märkimisväärseid eeliseid, toetades kaubaveosektori säästvat majanduslikku arengut. Raudtee-kaubavedu on nimelt maanteetranspordist märksa keskkonnasõbralikum, sest rongid tekitavad veosetonni kohta kuni 80 % vähem CO_2 heitkoguseid kui veoautod. Komisjoni teatises „Euroopa roheline kokkulepe" ([160]) on märgitud, et „kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleb transpordist pärinevat heidet vähendada 2050. aastaks 90 %" ning et „esmajärjekorras peaks oluline osa praegu 75 % ulatuses mööda maanteed toimuvast sisemaisest kaubaveost minema üle raudteele ja siseveeteedele". Samuti on komisjon oma teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia –

([159]) Kättesaadav aadressil https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023Sonderausgabe5.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

([160]) COM (2019) 640 final, 11.12.2019. Kättesaadav aadressil https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities2019-2024/european-green-deal_en.

Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ ([161]) (edaspidi „säästva ja aruka liikuvuse strateegia“) märkinud, et vajalik on „otsustav tegutsemine säästvamate transpordiliikide kasutuselevõtmiseks (eelkõige […] suunates märgatava osa kaubavedudest raudteele, siseveeteedele ja lähimerevedudele)“. Säästva ja aruka liikuvuse strateegias tunnistati ka, et „kuna innovatsioon kujundab […] kauba liikuvust tulevikus, tuleks kehtestada sobiv raamistik ja tagada selle ellurakendamise võimalused, et hõlbustada üleminekut oluliselt tõhusamale ja säästvamale transpordisüsteemile“.

(459) Lisaks vähendab raudteetranspordi kasutamine maanteetranspordist tingitud õhusaastet, müra ja liiklusummikuid, mistõttu on see oluline osa üleminekul vähese CO_2 heitega majandusele. Raudteetransport on ka palju energiatõhusam kui maanteetransport, sest rongidega saab vedada suuri kaubakoguseid pikkade vahemaade taha, kasutades vähem kütust, mis vähendab üldist fossiilkütustest saadava energia tarbimist. See tõhusus suureneb veelgi, kui raudteevõrkudes kasutatakse taastuvelektrit, mis muudab kaubaveo puhtamaks ja säästvamaks.

(460) Lisaks võib raudtee-kaubavedu pikkadel vahemaadel pakkuda märkimisväärseid kulueeliseid, eriti raskete kaupade või mahtlasti vedamisel, kuna raudteel saab ühe reisi käigus vedada suuremaid kaubakoguseid, mis tähendab, et veokulud tonni kohta on maanteetranspordiga võrreldes väiksemad. Väiksem kütusekulu ja väiksem personalivajadus vähendavad tegevuskulusid veelgi, võimaldades ettevõtjatel oma tarneahelaid säästvalt optimeerida.

(461) Raudteel saab suuri kaubakoguseid vedada suurema järjepidevuse ja vähemate hilinemistega, kuna maanteeliiklusele omased ummikud, aga ka ilmastik ja õnnetused mõjutavad raudteetransporti vähem. See usaldusväärsus on äärmiselt oluline rangete tarnegraafikutega tööstusharude jaoks, kuna tagab kaupade õigeaegse tarnimise vähemate häiretega. Raudtee võimaldab ka suuremat skaleeritavust, kuna suuri saadetisi on hõlpsam vedada raudteel kui maanteevõrkudes, mistõttu raudtee on ideaalne maht- ja konteinerveoste jaoks.

(462) Raudtee-kaubaveo üks täiendav eelis on see, et kaubaveo üleviimisel raudteele väheneb surve maanteevõrkudele. See vähendab ummikuid, liiklusõnnetusi ja teehoolduskulusid. Maanteetranspordi kasutamise vähenemine pikendab avaliku taristu kasutusiga ning aitab vähendada valitsuse ja maksumaksjate üldist kulukoormust. Lisaks saab raudtee-kaubaveo tõhusalt integreerida mitmeliigilistesse transpordisüsteemidesse, kombineerides katkematute logistikaahelate loomiseks raudteetranspordi mere-, maantee- ja lennutranspordiga. Selline ühendatus parandab ülemaailmseid kaubateid, hõlbustades kaupade tõhusat piirkonna- ja piiriülest liikumist. Raudtee on eriti kasulik suurte sadamate ühendamisel sisemaal asuvate sihtkohtadega, võimaldades sujuvaid ja tõhusaid kaubavooge.

(463) Eespool öeldut silmas pidades leiab komisjon, et raudtee-kaubaveol on oluline roll kaubaveo vastutustundlikul arendamisel, kuna vastab kiireloomulisele vajadusele kestlike logistikalahenduste järele. Raudteetranspordi väiksem keskkonnamõju, suurem energiatõhusus ja võimalus vedada suuri kaubakoguseid pikkade vahemaade taha aitavad ettevõtjatel saavutada oma keskkonna-, sotsiaalseid ja juhtimiseesmärke, vähendades samal ajal ka veokulusid.

(464) Raudtee-kaubaveo toetamisega aitavad ettevõtjad luua kestlikumaid ülemaailmseid tarneahelaid, vähendada CO_2 heidet ja soodustada pikaajalist majanduskasvu, mis on kooskõlas keskkonnaeesmärkidega. Suunates kaubaveo maanteelt raudteele, saavad ettevõtjad ja valitsused seega täita otsest rolli kliimaeesmärkide saavutamisel ja logistika keskkonnamõju vähendamisel.

(465) Eeltoodu taustal märgib komisjon, et ümberkorraldusmeetmete eesmärk on vältida seda, et DB Cargo lõpetab rahaliste raskuste tõttu oma tegevuse.

([161]) Komisjoni teatis „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia“, COM(2020) 789 final, 9.12.2020, kättesaadav aadressil https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

(466) Nimelt etendab Euroopa raudtee-kaubaveosektor, eelkõige kogumisrongivedude segment, logistikavõrgus olulist rolli, eriti Saksamaal, kuid seda mõjutavad märkimisväärsed struktuurilised ja tegevusalased probleemid, nagu on üksikasjalikult selgitatud põhjendustes 60–68. Kogumisrongiveod, mille puhul kaupu veetakse üksikutes vagunites, mitte täisrongides, võimaldavad paindlikkust väiksemate saadetiste puhul. Komisjon märgib siiski, et neil teenustel on raske konkureerida autokaubaveoga, mis on kiirem ja erisuguste logistikavajadustega paremini kohandatav. Selle segmendi püsimajäämine on äärmiselt oluline nii tööstuslike tarneahelate jaoks kui ka Euroopa kestlikkuseesmärkide saavutamiseks. Vaatamata oma tähtsusele on kogumisrongivedude ärisegment haavatav; see on tingitud paljudest probleemidest, sealhulgas raudteevõrgu piiratud hõlmavusest, suurtest kuludest ja ebatõhususest.

(467) Komisjon nendib, et kogumisrongivedude osutamisel seisneb üks peamisi takistusi raudteevõrgu väheses hõlmavuses võrreldes maanteevõrguga. Raudtee sobib ideaalselt pikamaavedudeks, kuid sageli puuduvad tõhusate otsetarnete jaoks vajalikud kohalikud ühendused. Seetõttu on viimaseks etapiks sageli vaja täiendavat maanteetransporti, mis muudab logistikaahela keerulisemaks ja aeglustab tarneid. Probleemi raskendab veelgi see, et kogumisrongide keskmine kiirus on erakordselt väike, 22–25 km/h, ja seega on need rongid maanteetranspordiga võrreldes oluliselt aeglasemad. See aeglus koos sagedaste ümberlaadimistega vähendab võimalust pakkuda kogumisrongivedude teostamisel konkurentsivõimelisi tarneaegu, samas kui turg nõuab üha suuremat kiirust ja paindlikkust.

(468) Teine pakiline küsimus on kogumisrongivedude rahaline elujõulisus. Seda teenusemudelit koormavad taristu, veeremi ja käitamisega seotud suured püsikulud. Kasumlikkus on saavutatav ainult siis, kui suuri koguseid veetakse pikkade vahemaade taha, kuid kogumisrongidega veetakse sageli väiksemaid saadetisi ning tulemuseks on ebatõhusus ja suuremad kulud. Euroopa raudteevõrkude koostalitlusvõime probleemid muudavad tegevuse veelgi keerulisemaks. Kuigi sellised algatused nagu Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteem (ERTMS) on aidanud koostalitlusvõimega seotud probleeme kõrvaldada, põhjustavad riikide õigusnormide erinevused, rööpmelaiuse erinevused ja ühildamatud signaalimissüsteemid piiriüleste kogumisrongivedude teostamisel endiselt viivitusi ja suuremaid kulusid.

(469) Kogumisrongivedude segmendi ettevõtjad seisavad silmitsi tiheda konkurentsiga, mida maanteetranspordi kõrval osutavad ka uued raudteeturule sisenejad, kuna need uued ettevõtjad kalduvad keskenduma üksnes kasumlikele nišisegmentidele, nagu marsruutrongiveod, mis on vahepeatusteta osutatavad punktist-punkti teenused, ning väldivad seega keerukust ja ebatõhusust, mis on omased kogumisrongivedude segmendile, kus pärandsüsteemid, vanemad seadmed ja suured püsikulud põhjustavad raskusi turgu valitsevatele ettevõtjatele, nagu DB Cargo.

(470) Märkimisväärsetele väljakutsetele vaatamata pannakse nüüd taas rõhku kogumisrongivedude strateegilisele väärtusele Euroopa üleminekul säästvale kaubaveole. Raudtee-kaubavedu toetab liidu rohelist kokkulepet ([162]) ja paketi „Eesmärk 55“ ([163]) poliitikat, millega on seatud eesmärk on vähendada süsinikuheidet 2030. aastaks 55 % võrra. Nende keskkonnaeesmärkide saavutamiseks on oluline soodustada üleminekut maanteelt raudteele, eelkõige kogumisrongi- ja ühendvedudele. Selles kontekstis annab tehnoloogia areng lootust, et kogumisrongivedude tõhusust ja konkurentsivõimet on võimalik parandada. Investeeringud digitaristusse ja kogumisrongivedude võrkude ajakohastamisse peaksid suurendama nende teenuste usaldusväärsust ja kiirust, muutes kaubaveo kogumisrongidega tulevikus maanteetranspordile elujõulisemaks alternatiiviks.

([162]) Euroopa roheline kokkulepe, mille Euroopa Komisjon avaldas 2019. aasta detsembris, on ELi tegevuskava kestliku ja CO_2-neutraalse majanduse saavutamiseks ning sellega on seatud siht muuta EL 2050. aastaks kliimaneutraalseks. Kokkuleppe peamised eesmärgid on vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks 55 % võrra, vähendada energiasüsteemi süsinikuheidet, edendada ringmajandust, taastada elurikkus ja edendada säästvat põllumajandust strateegia „Talust taldrikule“ kaudu. Kokkuleppe kohaselt toetatakse rohelist innovatsiooni, tööstuslikku üleminekut ja õiglase ülemineku mehhanismi, et aidata mõjutatud piirkondade töötajaid. Selle ajakava on järgmine: 2019: rohelise kokkuleppe käivitamine, 2020–2021: konkreetsete strateegiate väljatöötamine (nt elurikkuse ja ringmajanduse strateegiad), 2021: paketi „Eesmärk 55“ tutvustamine, 2022–2030: poliitika rakendamine, pidades silmas eesmärki vähendada heitkoguseid 2030. aastaks 55 % võrra, 2050: kliimaneutraalsuse eesmärk.

([163]) „Eesmärk 55“ on liidu õigusaktide pakett, mida tutvustati 2021. aasta juulis osana Euroopa rohelisest kokkuleppest ja mille eesmärk on vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks 1990. aasta tasemega võrreldes 55 % võrra, et saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus. Peamised meetmed hõlmavad järgmist: i) ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) reformimine ja süsiniku piirimeetme rakendamine, ii) taastuvenergia direktiivi ajakohastamine, seades eesmärgi saavutada 2030. aastaks taastuvenergia 40 % osakaal, ja energiatõhususe direktiivi ajakohastamine, et parandada energiakasutust, iii) looduslike süsiniku sidujate tugevdamine maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse (LULUCF) määruse alusel, iv) kliimameetmete sotsiaalfondi loomine vähekaitstud leibkondade toetamiseks. Selle ajakava on järgmine: 2021: paketi tutvustamine ja arutamine, 2022: poliitiliste kokkulepete saavutamine, 2023–2025: põhipoliitika rakendamine, 2030: heitkoguste 55 % vähendamise eesmärk, 2050: kliimaneutraalsuse eesmärk.

(471) Eeltoodut arvesse võttes leiab komisjon, et kogumisrongivedude strateegilist tähtsust ei saa üle hinnata. Sellega seoses märgib komisjon, et see segment on oluline paljude tööstusharude, sealhulgas keemia-, auto- ja töötleva tööstuse jaoks, mis sõltuvad raudtee-kaubaveost väiksemate ja paindlike veoste puhul, millega ei ole võimalik täita terveid ronge. DB Cargo ja seega tema kogumisrongivedude kadumine turult tähendaks neile tööstusharudele tõsiseid tagajärgi, kuna alternatiivsete logistikalahendustega, eelkõige autokaubaveoga, oleks keeruline asendada raudteevedude mahtu ja keskkonnakasu. See võib kaasa tuua suuremad kulud, tarneahela häired ja isegi töökohtade kadumise peamistes sektorites, mis sõltuvad vahetoodete ja toorainete transportimisel raudtee-kaubaveost.

(472) Lisaks leiab komisjon, et kogumisrongivedude katkemise laiem ühiskondlik mõju oleks märkimisväärne. Nimelt süvendaks kaubaveo ümbersuunamine maanteedele keskkonna- ja taristuprobleeme, kuna maanteetransport tekitab märkimisväärselt suuremaid heitkoguseid ja aitab kaasa ummikute tekkimisele. Komisjon leiab, et niisugune nihe kahjustaks nii riiklikke kui ka ELi kestlikkuseesmärke, nagu roheline kokkulepe ja paketi „Eesmärk 55“ algatused, milles rõhutatakse vajadust vähendada CO_2 heidet, suunates kaubaveo maanteelt raudteele. Seetõttu kujutaks kogumisrongivedude kadumine endast nii turutõrget kui ka tagasilööki laiemates keskkonnakahju vähendamise jõupingutustes.

(473) Komisjon tunnistab, et kogumisrongivedude keerukuse tõttu on teistel raudteeveo-ettevõtjatel keeruline seda segmenti luua või sellesse laieneda. Erinevalt marsruutrongidest, mis sõidavad otse kahe punkti vahel, hõlmab kogumisrongivedu sorteerimisjaamades eri klientide üksikute vagunite rongiks ühendamist. See töömahukas protsess eeldab keerukat logistikat, eriseadmeid ja ulatuslikku taristut. Marginaalid on väikesed ning konkurents autokaubaveoga, mida iseloomustavad kiiremad ja paindlikumad teenused, muudab teiste ettevõtjate jaoks keeruliseks investeerida sellistesse suuremahulistesse kogumisrongivedudesse, mida teostab DB Cargo.

(474) Kuna DB Cargo on kogumisrongivedude segmendis juhtiv ettevõtja Taanis ([…] % turuosaga), ([164]) Saksamaal (90 % turuosaga), ([165]) Madalmaades ([…] % turuosaga) ([166]) ja Itaalias ([…] % turuosaga), ([167]) on tema käsutuses ulatuslik sorteerimisjaamade, vedurite ja kvalifitseeritud töötajate võrgustik, mis annab talle mastaabisäästu, mida uutel turuletulijatel oleks nendes liikmesriikides raske saavutada. Lisaks võimaldab DB Cargo positsioon Saksamaa turgu valitseva raudtee-kaubaveoettevõtjana integreerida kogumisrongiveod laiemate tarneahelalahendustega – see on eelis, mida väiksematel või uuematel ettevõtjatel ei pruugi olla. Komisjon on seisukohal, et suured püsikulud koos kogumisrongivedudele omaste tegevusalaste raskustega ([168]) loovad ettevõtjatele, kes võiksid kogumisrongivedude segmenti siseneda, märkimisväärseid takistusi, mistõttu on ebatõenäoline, et teistel ettevõtjatel oleks võimalik lünk sujuvalt täita, kui DB Cargo lahkuks turult ja eelkõige kõnealusest segmendist.

(475) Komisjon leiab, et ümberkorralduskava toetava ümberkorraldusabiga välditakse ettevõtja lahkumist turult ja seeläbi on võimalik hoida ära DB Cargo osutatavate oluliste teenuste, eelkõige kogumisrongivedude katkemist. Komisjon teeb järelduse, et vältides DB Cargo osutatavate teenuste katkemise ohu realiseerumist, aitab ümberkorralduskava toetav ümberkorraldusabi saavutada selgelt määratletud eesmärki vältida sotsiaalprobleeme või turutõrkeid, nagu on sätestatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktis b, ning seega arendada majandustegevust maismaa-kaubaveoteenuste osutamisel kogu Saksamaa territooriumil ja teistes liikmesriikides, kus DB Cargo tegutseb.

([164]) Vt jagu 2.2, põhjendused 27 ja 37.
([165]) Vt jagu 2.2, põhjendused 27 ja 37.
([166]) Vt jagu 2.2, põhjendused 27 ja 37.
([167]) Vt jagu 2.2, põhjendused 27 ja 37.
([168]) Vt põhjendused 466–469.

5.4.2.3. Ümberkorralduskava ja pikaajalise elujõulisuse taastamine

(476) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 46 kohaselt peab sihtotstarbelise ümberkorraldusabi andmine sõltuma ümberkorralduskava rakendamisest, millega taastatakse abisaaja elujõulisus. Abisaaja raskustesse viinud põhjuste kõrvaldamine, hõlbustades tema pikaajalise elujõulisuse taastamist, on vajalik tingimus, et ümberkorraldusabi toetaks abisaaja majandustegevuse ja tema tegevuspiirkondade arengut.

(477) Sellest järeldub, et ümberkorraldusabi, millega kaeti DB Cargo 2022. aasta jooksul tekkinud kahjum, mille ta oleks kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu puudumisel pidanud 31. detsembri 2022. aasta seisuga kajastama, on siseturuga kokkusobiv tingimusel, et rakendatakse ümberkorralduskava, mille ettevalmistamise ja koostamise protsess algas 2022. aasta juulis, ehkki ametlikult edastati see kava komisjonile hiljem, siis, kui see oli juba rakendamisel (põhjendused 173 ja 174). Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepinguga hõlmatud kahjumite tekkimine, mille piiramisele ümberkorralduskava on suunatud, ning kava koostamine ja rakendamine 2022. aastal on käesoleval juhul ajaliselt lähedased.

(478) Seepärast on asjakohane asuda seisukohale, et kuni 2025. aasta lõpuni (kaasa arvatud) kavandatud ümberkorraldusabi kokkusobivuse hindamisel tuleb lähtuda ümberkorralduskavast ning selle vastavusest päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste nõuetele, olenemata sellest, kas alguses anti seda abi ebaseaduslikult.

(479) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 45–48 kohaselt tuleks ümberkorraldusabi anda üksnes realistliku, ühtse ja laiaulatusliku ümberkorralduskava toetamiseks, mille meetmed peavad olema kavandatud pikaajalise elujõulisuse taastamiseks, välistades igasuguse edasise abi lisaks abile, millega toetatakse abisaaja ümberkorralduskava rakendamist mõistliku aja, ent võimalikult lühikese perioodi jooksul. Ümberkorralduskavas tuleb esitada abisaaja raskuste põhjused ja tema puudused ning kirjeldada, kuidas abisaaja probleemid kavandatavate ümberkorraldusmeetmetega lahendatakse.

(480) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 49 kohaselt tuleb ümberkorralduskavas esitada teave abisaaja ärimudeli kohta, osutades, kuidas kavaga aidatakse kaasa abisaaja pikaajalisele elujõulisusele. Eelkõige tuleks anda teavet abisaaja organisatsioonilise struktuuri, rahastamise, juhtimistava ja kõigi muude asjaomaste aspektide kohta. Ümberkorralduskavas tuleks hinnata, kas abisaaja raskusi olnuks võimalik vältida asjakohaste ja õigeaegsete juhtimismeetmetega, ja kui see on nii, siis näidata, et juhtimises on tehtud vajalikud muudatused. Kui abisaaja raskused tulenevad ärimudeli või juhtimissüsteemi vigadest, tuleb teha asjakohaseid muudatusi.

(481) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 50–52 kohaselt tuleb ümberkorraldamise tulemusi kirjeldada erinevate stsenaariumidena, tuues muu hulgas välja tulemuslikkuse parameetrid ja peamised prognoositavad riskitegurid. Abisaaja elujõulisuse taastumine peab tagama rakendatud kapitali asjakohase tasuvuse pärast kulude katmist, sõltumata optimistlikest eeldustest selliste väliste tegurite kohta nagu hinna või nõudluse muutused. Pikaajaline elujõulisus loetakse taastatuks, kui ettevõtja on pärast kõigi oma kulude, sealhulgas amortisatsioonikulude ja finantsoperatsioonide kulude katmist võimeline tagama omakapitali piisava tasuvuse ning suudab seega turul omal jõul konkureerida.

(482) Neid nõudeid käsitletakse jagudes 5.4.2.3.1 – 5.4.2.3.3.

5.4.2.3.1. Hinnang ümberkorralduskava usaldusväärsusele DB Cargo finantsraskuste põhjuste kõrvaldamise seisukohast

(483) DB Cargo finantsraskused on peamiselt olnud tingitud kogumisrongivedude segmendist, mis on alates 2013. aastast olnud märkimisväärne kahjumiallikas (ainuüksi selle segmendi arvele langes 2022. aastal 64 % äriühingu kahjumist ja 2023. aastal 82 % äriühingu kahjumist), samal ajal kui marsruutrongivedude ja kombineeritud transpordi segmentide tulemused olid kõikuvad, kuid vähem negatiivsed. Lisaks kogumisrongivedude segmendi kahjumitele süvendasid DB Cargo probleeme aastatel 2019–2022 ka COVID-19 pandeemia, ülemaailmsed tarneahelahäired ja taristuprobleemid Saksamaa turul.

(484) Negatiivsed finantstulemused, mis väljendusid korduvates suurtes kahjumites, toetavad vajadust ümberkorralduskava järele, millega muudetakse oluliselt DB Cargo tegevusmudelit ja -strateegiat, et tugevdada tema rahalisi aluseid ja optimeerida äritegevuse kulusid, et taastada ümberkorraldusperioodi lõpuks äriühingu elujõulisus.

(485) Sellega seoses märgib komisjon, et ümberkorralduskava sisaldab arvukaid tõsiseid, järjepidevaid ja üksteist tugevdavaid meetmeid (jaod 5.4.2.2.1 – 5.4.2.2.31), mis on suunatud DB Cargo tegevusalaste ja rahaliste raskuste algpõhjuste kõrvaldamisele, aidates parandada DB Cargo poolt klientidele pakutavate teenuste korraldamise ja osutamise tõhusust ning mitmel eri moel optimeerida äriühingu kulubaasi. Eelkõige peaks teenuste osutamise väga keeruka ühissüsteemi ümberkujundamine võimaldama DB Cargol paindlikumalt reageerida oma klientide vajadustele. Ümberkorraldamine väiksemateks ja täpsema fookusega ärivaldkondadeks, mis põhinevad ärisektoritel ja/või kliendirühmadel, peaks märkimisväärselt vähendama teenuste osutamise mudeli keerukust ning see omakorda peaks oluliselt vähendama kulusid ja parandama DB Cargo konkurentsivõimet.

(486) Näiteks DB Cargo ümberkorralduskava meede, mis seisneb kogumisrongivedude võrgu optimeerimises selle ülesehituse läbivaatamise kaudu, peaks radikaalselt lihtsustama DB Cargo teenuste osutamist selles segmendis, suurendama vedude teostamise stabiilsust ja aitama kaasa klientidele pakutavate teenuste standardimisele. Nimelt kujutab kogumisrongivedude segmendile oma töötajate ja seadmete eraldamine endast radikaalset muutust võrreldes praeguse kogumisrongi-, marsruutrongi- ja kombineeritud vedude integreeritud teostamisega. Need teenuste osutamise mudeli parendused peaksid kaasa tooma ka klientidele osutatavate teenuste kvaliteedi paranemise, mis peaks võimaldama hindu positiivselt kohandada, et kasutada paremini ära klientide valmisolekut maksta kogumisrongivedude eest. Seega peaksid ümberkorralduskava meetmed, mis keskenduvad DB Cargo kogumisrongivedude segmendile, aitama märkimisväärselt kaasa äriühingu finantsseisundi parandamisele, kuna tänu neile teenitakse alates 2025. aastast eeldatavasti üle 100 miljoni euro täiendavat ärikasumit, nagu on osutatud jaos 4.1.5.2.

(487) Lisaks eeldatakse, et ümberkorralduskava meetmed, mille eesmärk on optimeerida DB Cargo marsruutrongivedude segmendi portfelli ja töötada klientide jaoks välja nutilogistikalahendused, aitavad samuti märkimisväärselt kaasa DB Cargo ärikasumi suurenemisele, kuna uuenduslikud raudteetranspordi lahendused peaksid võimaldama äriühingul paremini ära kasutada klientide diferentseeritud maksevalmidust ning lisaks teha kindlaks liinid, mis tuleks sulgeda, et paremini suunata ressursse suurema kasumlikkusega äritegevusse. Sarnaselt kogumisrongivedude segmendile sisaldab DB Cargo ümberkorralduskava meedet, mis seisneb marsruutrongivedude eraldamises teistest segmentidest, eraldades sellele segmendile sihtotstarbelised ressursid, et parandada teenuste osutamise kvaliteeti. Klientidele osutatavate teenuste paranemine eespool kirjeldatud meetmete abil peaks samuti õigustama kvaliteetsemate rongiliinide puhul hindade tõstmist määral, mis ületab tegurikulude korvamist. Seega peaksid ümberkorralduskava meetmed, mis keskenduvad DB Cargo marsruutrongivedude segmendile, aitama märkimisväärselt kaasa äriühingu finantsseisundi parandamisele, kuna tänu neile teenitakse alates 2025. aastast eeldatavasti üle 200 miljoni euro täiendavat ärikasumit, nagu on osutatud jaos 4.1.5.2.

(488) Ümberkorralduskava meetmed, mis on suunatud kombineeritud transpordi segmendile, muu hulgas i) meretranspordivõrgu ümberkorraldamisele, terminalide integreerimisele ja portfelli optimeerimisele, ii) kombineeritud maismaatranspordi ulatuse muutmisele ja teenuste osutamise süsteemi kvaliteedi parandamisele ning iii) vedajateenuste portfelli optimeerimisele, peaksid samuti aitama DB Cargo finantsseisundit parandada, kuna tänu neile teenitakse 2025. aastal eeldatavasti üle 50 miljoni euro täiendavat ärikasumit (ja seejärel üle 100 miljoni euro aastas), nagu on osutatud jaos 4.1.5.2.

(489) Lisaks püütakse DB Cargo ümberkorralduskavaga kõrvaldada ebatõhusus, mis tuleneb liigsetest protsessidest ja ressurssidest ning vähese lisandväärtusega teenustest, vähendades selleks äriühingu eri äriüksuste keerukust ja ajakohastades DB Cargo IT-süsteeme. Samuti peaksid DB Cargo finantsseisundi paranemisele kaasa aitama kontoriruumide ja turunduskulude vähendamine ning DB Cargo halduse juhtimisstruktuuri optimeerimine. Nagu on osutatud jaos 4.1.5.2, teenitakse tänu kõigile neile meetmetele 2025. aastal eeldatavasti üle 50 miljoni euro täiendavat ärikasumit (ja seejärel üle 100 miljoni euro aastas).

(490) Kõik DB Cargo ümberkorralduskava meetmed peaksid kokku andma 2025. aastal üle 500 miljoni euro täiendavat ärikasumit ja edaspidi oluliselt rohkem. Seega eeldatakse, et DB Cargo ümberkorralduskava rakendamine muudab äriühingu timmitumaks, tõhusamaks ja kliendikesksemaks teenuseosutajaks, mistõttu tema elujõulisus peaks taastuma alates 2026. aastast, mis on ümberkorraldusperioodi viimane aasta ja mil ta peaks esmakordselt teenima positiivset netotulu (mis peaks pärast seda veelgi kasvama).

(491) Eespool öeldule tuginedes leiab komisjon, ümberkorralduskava on asjakohaselt suunatud DB Cargo finantsraskuste põhjuste kõrvaldamisele. Samuti leiab komisjon, et ümberkorralduskava kestus kuni 2026. aasta lõpuni ei ole põhjendamatult pikk, võttes arvesse eespool käsitletud ümberkorraldusmeetmete arvu ja ulatust ning DB Cargo lähtepunktiks olnud suuri kahjumeid.

(492) Järgmiseks peab komisjon hindama abisaaja ümberkorralduskava aluseks olevate eelduste usaldusväärsust ja seejärel tõendeid abisaaja elujõulisuse taastumise kohta ümberkorralduskava lõppedes.

5.4.2.3.2. Hinnang ümberkorralduskava eelduste usaldusväärsusele

(493) DB Cargo ümberkorralduskava eelduste hindamise raames vaatas komisjon läbi Saksamaa esitatud tuluprognoosid (nii hindade kui ka mahtude mõttes) ja kuluprognoosid ümberkorraldusperioodi kohta.

(494) Esiteks märgib komisjon seoses tuluprognoosidega, et vastavalt Saksamaa eeldusele DB Cargo tulude arengu kohta ümberkorraldusperioodi jooksul jäävad DB Cargo tulud ümberkorraldusperioodil suhteliselt muutumatuks (+4,9 %), kui võtta arvesse muid tegevustulusid, ja negatiivseks (-2 %), kui jätta muud tegevustulud ([169]) välja ja võtta arvesse ainult DB Cargo põhitegevusest saadavate tulude eeldatavat kasvu ümberkorraldusperioodi jooksul (tabel 21). Komisjon peab seda stsenaariumi mõistlikuks, kuna see on kooskõlas mahtude vähenemisega, mida DB Cargo ümberkorralduskava vastavate meetmete rakendamisega seoses eeldab.

(495) Peale selle leiab komisjon pärast mahtude ja hinnastamise põhjalikumat analüüsi, et mahtude puhul võib Saksamaa eeldust DB Cargo kogumahu (tonnkilomeetrites) muutumise kohta pidada praeguse turu kontekstis mõistlikuks ja realistlikuks, kuna see piirdub 2025.–2029. aastal AKKT […] % kasvuga. DB Cargo mahu kasvuprognoosid on tõepoolest konservatiivsed, sest Saksamaa ei eelda täiendavat mõju, mis tuleneks turupõhisest kasvust kogumisrongivedude segmendis ning turu kasvumäärast väiksemast kasvust marsruutrongivedude ja kombineeritud transpordi segmentides.

(496) Saksamaa eeldab, et tonnkilomeetri kohta arvestatavate DB Cargo tulude AKKT on 2025.–2029. aastal […] %, ning komisjon peab seda eeldust mõistlikuks ja realistlikuks niivõrd, kuivõrd kulude suurenemise klientidele ülekandmise aluseks on enamikul juhtudel DB Cargo tootlikkuse ja teenuste kvaliteedi paranemine tänu mitmesugustele ümberkorralduskava meetmetele, mille eesmärk ongi see, et klientidele oleks võimalik pakkuda paremaid teenuseid kõrgema hinna eest.

(497) Selle põhjal leiab komisjon, et Saksamaa esitatud eeldused tulude üldise arengu kohta on mõistlikud ja usaldusväärsed.

(498) Teiseks märgib komisjon seoses kuluprognoosidega, et ümberkorraldusperioodiks prognoositud kolme peamise kulukategooria (materjali-, personali- ja muud tegevuskulud) seas vähenevad materjali- ja personalikulud, mis kokku moodustavad oluliselt üle […] % abisaaja kogu kulubaasist, eeldatavasti ligikaudu 10 % (2026. aastal võrreldes 2023. aastaga) (ja DB Cargo muud tegevuskulud peaksid eeldatavasti veelgi enam vähenema). Kulude sellist vähenemist, mis võib absoluutarvudes näida märkimisväärne, kuid ei ole suhtelises arvestuses nii suur, peab komisjon mõistlikuks just viimati nimetatud põhjusel ning asjaolu tõttu, et selle aluseks on täpselt määratletud ja kokkulepitud kuluvähenduskavad ning seetõttu toetab see DB Cargo EBITDA suurenemist, mis muutub positiivseks

([169]) Muud tegevustulud hõlmavad 2026. aastal vedurite müügist tuleneva bilansilise maksumuse suurenemise ühekordset mõju.

(107 miljonit eurot) juba 2025. aastal, st üks aasta enne ümberkorraldusperioodi lõppu.

(499) DB Cargo bilansi kohasest investeeringukulude vähendamisest tulenev amortisatsioonikulude vähenemine aitab veelgi parandada DB Cargo ärikasumit ja ärikasumi marginaali, mis peaksid seetõttu muutuma positiivseks (vastavalt […] eurot ja […] %) ümberkorraldusperioodi lõpuks 2026. aastal.

(500) Võttes arvesse mitmesuguseid DB Cargo ümberkorralduskava raames võetavaid ümberkorraldusmeetmeid, võib Saksamaa esitatud eeldusi kulude muutumise ja DB Cargo elujõulisuse taastamise kohta pidada mõistlikuks ja usaldusväärseks.

(501) Komisjon on Saksamaa esitatud DB Cargo ümberkorralduskava finantsprognooside aluseks olevad peamised eeldused hoolikalt läbi vaadanud ja leiab kokkuvõttes, et finantsprognooside aluseks olevad eeldused on mõistlikud ja usaldusväärsed ning seega usutavad.

5.4.2.3.3. Hinnang abisaaja elujõulisuse taastumise usaldusväärsusele

(502) Olles kindlaks teinud finantsprognooside aluseks olevate eelduste usaldusväärsuse, hindab komisjon nüüd, kas nende prognooside põhjal suudab abisaaja ümberkorraldusperioodi lõpuks elujõulisuse taastada. Täpsemalt kontrollib komisjon, kas 2026. majandusaasta lõpuks peaks abisaaja teenima oma tegevusest piisavat tulu ja olema suuteline omal jõul konkureerima.

(503) DB Cargo ärikasumi marginaal (mille aluseks on tulud, v.a muud tegevustulud) on 2024. aasta lõpus prognoosi kohaselt negatiivne ([…] %) ja ümberkorraldusperioodi lõpuks 2026. aasta detsembris positiivne ([…] %). Seega peaks DB Cargo kasumlikkus, mõõdetuna ärikasumi marginaalina, ümberkorraldusperioodi jooksul märkimisväärselt suurenema (ja seejärel stabiliseeruma) ([170]). See parem tulemus ei võimalda nõuetekohast võrdlust eelmiste perioodide tulemustega, kuivõrd need olid sisuliselt negatiivsed, ja see märkimisväärne paranemine põhineb DB Cargo ümberkorralduskava rakendamisel.

(504) Lisaks peaks DB Cargo nii põhistsenaariumi kui ka pessimistliku stsenaariumi korral teenima positiivset netotulu. Need positiivsed arengusuundumused toetavad ka DB Cargo omakapitalipositsiooni, kuna peaksid pärast ümberkorraldusperioodi jätkuma.

(505) Lisaks nähtub DB Cargo ümberkorralduskavas esitatud finantsnäitajatest, et äriühingu tasuvusnäitajad paranevad kogu ümberkorraldusperioodi jooksul ning näiteks rakendatud kapitali tasuvus jõuab 2026. aasta lõpuks […] %ni ja kasvab pärast ümberkorraldusperioodi lõppu veelgi, jõudes 2030. aastaks […] %ni. Saksamaa arvutuste kohaselt peaks DB Cargo kapitali tasuvus, mõõdetuna rakendatud kapitali tasuvusena, olema alates ümberkorraldusperioodi lõpust 2026. aastal pidevalt suurem kui äriühingu […] (joonealune märkus 112). Seetõttu leiab komisjon, et DB Cargo rakendatud kapitali tasuvuse tase on küllalt kõrge selleks, et pidada seda piisavaks prognoositavaks kapitali tasuvuseks, mis võimaldab DB Cargol pärast kõigi oma kulude, sealhulgas amortisatsioonikulude ja finantsoperatsioonide kulude katmist turul omal jõul konkureerida.

([170]) Oluline on märkida, et seda ärikasumi marginaali on võimalik saavutada ainult ulatuslike äriühingusiseste meetmete ja Saksa riigi poolt kogumisrongivedude jaoks antava toetuse (ligikaudu 300 miljonit eurot aastas) kombineerimisega. Ilma selle toetuseta ei oleks võimalik kogumisrongivedude ärisegmendi kasumlikkust taastada. Sama oluline on märkida, et Saksamaa föderaalne raudteeamet ei ole veel rahuldanud DB Cargo taotlust kogumisrongivedude rahastamiseks 2024. aastal. Seetõttu ei ole veel selge, mil määral jõuab segmendi rahastamine 300 miljoni euro ulatuses DB Cargoni. Põhistsenaariumis eeldatakse, et DB Cargole eraldatakse […] % sellest mahust ([…] eurot aastas).

(506) Komisjon leiab, et see on nii juba seetõttu, et Saksamaa prognoos DB Cargo rakendatud kapitali tasuvuse kohta hõlmab kogumisrongivedude segmendi piiratud panust DB Cargo üldisesse kasumlikkusesse; tegemist on segmendiga, mida mõjutavad arvukad jaos 5.4.2.1 kirjeldatud raskused (suured püsikulud, raudteevõrgu vähene hõlmavus ning kiirema ja kohanemisvõimelisema maanteetranspordisektori osutatav konkurents), ent mis täidab olulist rolli Euroopa logistikavõrgustikus (eelkõige sellistes tööstusharude jaoks nagu keemia-, auto- ja töötlev tööstus, mis sõltuvad paindlikest raudtee-kaubaveoteenustest) ning mis maanteetranspordi säästvama ja tõhusama alternatiivina on oluline CO_2 heite vähendamise ja ELi kliimaeesmärgi saavutamise seisukohast.

(507) Peale selle võtab komisjon arvesse, et DB Cargo planeeritud tulemused peaksid olema võrdlusrühma tulemustest paremad. Komisjon märgib, et kui võrrelda ärikasumi marginaale (ärikasum on rakendatud kapitali tasuvuse määra oluline osa), siis DB Cargo ärikasumi marginaal peaks jõudma ümberkorraldusperioodi lõpuks 2026. aastal […] % ni, samas kui võrdlusrühma ettevõtjate ärikasumi marginaal oli aastatel 2021–2023 võrreldavate tegevusalade puhul keskmiselt 2 % (5 %, kui võtta arvesse ainult neid ettevõtjaid, kes kogumisrongivedude segmendis ei tegutse). Seega eeldatakse, et DB Cargo tulemused on sarnaste ettevõtjatega võrreldes samal tasemel või ületavad neid.

(508) Mis puudutab maksevõime näitajaid, siis eeldatakse, et DB Cargo säilitab kogu ümberkorralduskava rakendamise perioodil positiivse ja kasvava omakapitalipositsiooni ning et tema omakapitali suhtarv (omakapital/koguvara) suureneb ümberkorraldusperioodi lõpuks pidevalt (2026. aasta detsembris […] %) ja seejärel veelgi (2030. aasta detsembris kuni […] %). Samuti eeldatakse, et DB Cargo intressikulude kattekordaja (ärikasum/intressikulud) muutub ümberkorralduskava kestuse jooksul positiivselt ja jõuab 2026. aasta lõpuks tasemele, mis ületab selgelt 1x (ja 2030. aasta detsembriks üle 1,5x).

(509) Komisjon leiab, et ümberkorralduskavas määratletud pessimistlik stsenaarium kui finantsprognooside põhistsenaariumi alternatiiv on samuti piisav ja usaldusväärne, kuivõrd selles eeldatakse mitut võimalikku ebasoodsat arengut, mis mõjutavad abisaaja tulemuslikkuse parameetreid, nagu võimalikud viivitused DB Cargo ümberkorralduskava meetmete rakendamisel, mahtude märkimisväärne vähenemine või terav hinnakonkurents. Seepärast nendib komisjon, et pessimistlikus stsenaariumis võetakse asjakohaselt arvesse usutavaid tulu- ja kulutegurite muutusi, mis kõik võivad eraldi või koos mõjutada DB Cargo elujõulisust. Lisaks märgib komisjon, et pessimistliku stsenaariumi kohaselt ilmnevad tulusid ja kulusid negatiivselt mõjutavad tegurid samaaegselt.

(510) Pessimistliku stsenaariumi korral mõjutavad kõnealused tegurid DB Cargo tulemusi, mis jäävad aga siiski positiivseks ja jätkusuutlikuks ning abisaaja elujõulisuse taastumine seega ohtu ei satu. Pessimistliku stsenaariumi kohaselt on eeldatav netotulu pärast kõigi tegevuskulude, sealhulgas intressi- ja amortisatsioonikulude katmist ümberkorraldusperioodi lõpuks 2026. aastal ja pärast seda jätkuvalt positiivne, nagu ka põhistsenaariumi puhul. Lisaks oleks DB Cargo ärikasum pessimistliku stsenaariumi korral 2026. aastal […] eurot (st tulumarginaal oleks […] %), kuid järgnevatel aastatel suureneks see peaaegu […] euroni (st tulumarginaal oleks ligikaudu […] %).

(511) DB Cargo rakendatud kapitali tulusus langeks pessimistliku stsenaariumi korral […] %ni (põhistsenaariumis on see […] %), kuid peaks 2030. aastaks suurenema […] %ni (põhistsenaariumis […] %). See kinnitab, et ka pessimistliku stsenaariumi korral on DB Cargo pikaajalise elujõulisuse taastumine kindel, vaatamata kõigile ebasoodsatele eeldustele, mida selles stsenaariumis arvesse võetakse.

(512) Seda kinnitab ka DB Cargo varade tootlikkuse näitaja oodatav areng: pessimistliku stsenaariumi kohaselt on see ümberkorraldusperioodi lõpuks ligikaudu […] % (põhistsenaariumis […] %) ja kasvab 2030. aastaks 2,5 %ni (põhistsenaariumis […] %).

(513) Mis puudutab maksevõime näitajaid, siis ka pessimistliku stsenaariumi kohaselt peaks DB Cargo säilitama positiivse ja kasvava omakapitalipositsiooni kogu ümberkorralduskava rakendamise perioodil. Sarnaselt põhistsenaariumile suureneks DB Cargo omakapitali suhtarv (omakapital/koguvara) ümberkorraldusperioodi jooksul ja ka edaspidi pidevalt (kuni […] %ni). Samuti eeldatakse, et DB Cargo intressikulude kattekordaja (ärikasum/intressikulud) muutub pessimistliku stsenaariumi korral ümberkorralduskava kestuse jooksul positiivselt ja jõuab 2026. aasta lõpuks tasemele, mis on peaaegu 1x (ja 2030. aasta detsembriks üle 1x).

(514) Eespool öeldut silmas pidades järeldab komisjon, et kavandatud ümberkorralduskava on nii põhistsenaariumi kui ka pessimistliku stsenaariumi puhul realistlik, ühtne ja laiaulatuslik ning selle abil saab DB Cargo pikaajalise elujõulisuse mõistliku aja jooksul taastada.

5.4.3. *Abi positiivne mõju majandustegevuse või majanduspiirkondade arengule kaalub üles negatiivse mõju, mis väljendub konkurentsimoonutustes ja kaubanduse kahjustamises*

(515) Selleks et hinnata, ega abi ei kahjusta konkurentsi ega kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega, on vaja välja selgitada abi vajalikkus, asjakohasus ja proportsionaalsus ning tagada läbipaistvus. Samuti on vaja uurida abi mõju konkurentsile ja kaubandusele ning kaaluda abi positiivset mõju majandustegevuse ja piirkondade arengule, mida abiga kavatsetakse toetada, ning selle abi muud positiivset mõju võrreldes negatiivse mõjuga, mida abi siseturule avaldab.

5.4.3.1. Abi vajalikkus ja ergutav mõju

(516) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 53 kohaselt peavad liikmesriigid, kes kavatsevad anda ümberkorraldusabi, esitama võrdluse riigiabi mittehõlmava usaldusväärse alternatiivse stsenaariumiga, näidates ära, kuidas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jaos 3.1.1 osutatud majandustegevuse või piirkondade arengut, mida abiga taotletakse, ei oleks võimalik abita saavutada või saavutataks piiratumas ulatuses. Samuti peavad liikmesriigid ümberkorraldusabi ergutava mõju tõendamiseks näitama, et abi puudumisel oleks abisaaja ümber korraldatud, müüdud või tema tegevus lõpetatud viisil, millega ei oleks saavutatud kavandatud eesmärki vältida turutõrget või sotsiaalprobleeme (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkt 59).

(517) Alternatiivse stsenaariumi korral, kui DB AG ei oleks lõpetanud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingut ning andnud ümberkorraldusabi negatiivse omakapitali probleemi lahendamiseks, oleks klientidel või tarnijatel võinud tekkida DB Cargo suhtes usaldamatus, mis oleks sundinud äriühingut esmalt järsult vähendama oma tegevuskahjusid ärisegmentides, kus need on kõige suuremad, eelkõige kogumisrongivedude segmendis. DB Cargo oleks peagi kajastanud suured kahjumid, mis oleks faktiliselt põhjustanud tema maksejõuetuse.

(518) Lisaks, kuna DB Cargo ainus aktsionär on ajalooliselt DB AG (vt põhjendus 13), on ebarealistlik eeldada, et alternatiivne kontrolliv aktsionär oleks pidanud või endiselt peaks lühiajalises perspektiivis asjakohaseks anda kapitali DB Cargo kahjumite katmiseks. Seega pidi DB AG vältima abisaaja tegevuse lõpetamist või olulist vähendamist. Vastupidise stsenaariumi korral, kui abi ei anta, oleks olnud ja oleks nüüdki oht, et DB Cargo lõpetab oluliste maismaatransporditeenuste osutamise Saksamaa kogumisrongivedude segmendis, mida selle suuruse ja olemuse tõttu konkurendid ei oleks suutnud ega suuda hõlpsasti ja õigeaegselt asendada.

(519) Seega on tõendatud, et ümberkorraldusabil oli ja on endiselt otsustav mõju, mis ergutab kõigi kavandatud ümberkorraldusmeetmete rakendamist, et taastada pikaajaline elujõulisus, vältides samal ajal ohtu, et abisaaja lõpetab või vähendab oluliselt maismaavedusid kogumisrongivedude segmendis või muudes raudtee-kaubaveosegmentides, mis aitavad oluliselt kaasa kaubaveo jätkusuutlikule arengule siseturul.

5.4.3.2. Asjakohasus

(520) Ümberkorraldusabi ei peeta siseturuga kokkusobivaks, kui sama eesmärki on võimalik saavutada vähem moonutavate meetmetega; abi peab olema nõuetekohaselt tasustatud ja valitud vahendid peavad olema kooskõlas maksevõime- või likviidsusprobleemidega, mida abiga kavatsetakse lahendada ([171]).

(521) Ümberkorraldusabi seisneb kahjumite ülekandmises DB Cargolt DB AG-le. Kahjumite ülekandmisel on positiivne mõju DB Cargo maksevõimele, kuna see kaitseb DB Cargo omakapitalipositsiooni tekkinud kahjumite negatiivse mõju eest. Komisjon märgib, et kahjumite ülekandmine ei taga DB Cargole otseselt likviidsust, mis on kooskõlas asjaoluga, et raskustes olevaks ettevõtjaks muutumisel ei olnud DB Cargol likviidsusprobleeme.

([171]) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkt c ning punktid 54 ja 58.

(522) Mis puudutab maksevõimet suurendavat abi aspekti, siis nagu on selgitatud põhjenduses 442, oleks abi puudumisel tulnud kahjumid katta DB Cargo omakapitali arvelt, mis oleks seega 2022. aastal muutunud negatiivseks. Negatiivne omakapitalipositsioon, mis tähendab, et äriühingu kohustused ületavad tema varasid, oleks tõsine maksevõime-probleem, mida on 2022.–2024. aastal abi andmisega välditud.

(523) Abi andmise vahendite eest asjakohase tasu maksmise küsimuses märgib komisjon, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel kantakse kahjumid automaatselt üle DB Cargo emaettevõtjale DB AG. DB AG ei saa kahjumite ülekandmise eest mingit otsest positiivset netotasu. Kuna aga DB Cargo kuulub täies ulatuses DB AG-le, saab viimane DB Cargo ainuaktsionärina täit kasu DB Cargo pikaajalise elujõulisuse taastamisest.

(524) Selles kontekstis eeldatakse hinnangu andmisel, et DB Cargolt saadakse edaspidi mõistlikku finantstulu, mis peaks kaitsma DB AG laiemaid strateegilisi huve, nagu DB Cargo kui olulise tütarettevõtja säilimine, eelkõige selliste tööstusharude teenindamiseks nagu terase-, auto- ja keemiatööstus, mis annavad olulise osa DB Cargo 4,5 miljardi euro suurusest aastatulust. Tagades abi kaudu tegevuse jätkumise, säilitab Saksamaa seega DB Cargo pikaajalise strateegilise positsiooni. Hinnangus põhistsenaariumi prognoosidele eeldatakse põhjendatult, et DB Cargo teenib kumulatiivset finantstulu järgmise viie kuni kümne aasta jooksul, mis vastab oodatavale tasule kogu ümberkorraldusperioodil ja pärast seda. Tulu jääb küll alla taseme, mida võiks oodata turutingimustes tegutsev investor, kes on sarnases olukorras ja kes on kandnud alates 2022. aastast tekkinud hiljutisi kahjumeid, kuid on mõistlik ja piisav, eriti alates ümberkorraldusperioodi viimasest aastast ja pärast seda. Sellega seoses on komisjon arvutanud sisemise tulumäära, mida DB AG võiks eduka ümberkorralduskava korral eeldada. Komisjon kasutas põhjendustes 378 ja 379 kirjeldatud lähenemisviisi. Keskpika perioodi plaanide asemel võttis komisjon aluseks ümberkorralduskava põhistsenaariumi prognoosid. Selle arvutuse põhjal võiks DB AG eeldada, et sisemine tulumäär on ligikaudu […] %. See määr jääb Deutsche Bahn Finance GmbH poolt viimati emiteeritud võlakirjade ([172]) tootluste vahemikku, mis on praegu […] % kuni […] % ([173]). Seega vastab tasu suuresti DB AG rahastamiskuludele.

(525) Seega aitab kavandatud abivahend parandada ja lahendada halvenenud maksevõimeolukorda, tagades samas piisava tasu DB AG-le ja seega Saksa riigile, kelle osaluse väärtus abisaajas kasvab.

(526) Järelikult on ümberkorraldusabivahend asjakohane.

5.4.3.3. Abi proportsionaalsus ja koormuse jagamine

(527) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti e kohaselt ei tohi ümberkorraldusabi ületada miinimumi, mis on vajalik abi eesmärgi saavutamiseks. Ümberkorraldusabi summa ja osakaal peavad rangelt piirduma ettevõetavaks ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga, pidades silmas abisaaja, selle aktsionäride või seda hõlmava kontserni olemasolevaid rahalisi vahendeid (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkt 61). Eelkõige tuleb tagada piisav omapanus ümberkorralduskulude katmiseks ning kui riigi toetust antakse vormis, mis suurendab abisaaja omakapitalipositsiooni, siis koormuse jagamine. Nende nõuete hindamisel võetakse arvesse võimalikku eelnevalt antud päästmisabi.

([172]) Rahvusvahelise väärtpaberite identifitseerimisnumbriga (ISIN) võlakirjad:
— XS2624017070
— XS2689049059
— XS2755487076
— XS2808189760

([173]) Vastavalt andmetele, mis on avaldatud aadressil https://www.boerse-frankfurt.de/en (viimati vaadatud 27. novembril 2024).

5.4.3.3.1. Omapanus

(528) DB Cargo, tema aktsionäri või võlausaldajate – või uute investorite – omavahenditest ümberkorralduskuludesse antav abisaaja omapanus peab olema reaalne ja tegelik ning üldjuhul peaks see olema abisaaja maksevõimele või likviidsusele avalduva mõju poolest võrreldav antud abiga. Vastavalt päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktile 63 peab komisjon hindama, kas erinevad omapanuse allikad on asjakohased ega sisalda abi. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 64 kohaselt peab komisjon omapanust tavaliselt piisavaks, kui see moodustab vähemalt 50 % ümberkorralduskuludest.

(529) Proportsionaalsuse hindamisel tuleb esmalt märkida, et ümberkorralduskava kulusid toetava ümberkorraldusabi summa on oma olemuselt faktiliselt piiratud ümberkorralduseperioodil kuni 31. detsembrini 2024 tekkinud netokahjumite summaga. Pärast seda kuupäeva tuleks DB Cargo võimalik netokahjum (mida 2025. aasta puhul eeldatakse) kajastada kantud kahjumina DB Cargo kasumiaruandes ja bilansis, kuna DB AGga sõlmitud kasumi ja kahjumi ülekandmise leping on lõpetatud. Lisaks hõlmab DB Cargo aktsionäri omapanus vahefinantseerimislaene (allutatud konverteeritavad laenud kogusummas 842 miljonit eurot), mida saaks konverteerida ning millega saaks vajaduse korral toetada DB Cargo omakapitali- ja maksevõimepositsiooni samal viisil, nagu seda tehti ja tehakse kuni 2024. aastani (kaasa arvatud) ümberkorraldusabiga.

(530) Võimalikud maksevõimeprobleemid pärast kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu lõpetamist või selle järelmõju kuni oodatava kasumi teenimiseni lahendatakse DB AG võimaldatavate rahaliste vahenditega, täpsemalt vahefinantseerimislaenudega (allutatud laenud kogusummas 842 miljonit eurot), mis moodustavad omapanuse suurima üksiksumma. DB Cargo maksevõime seisukohast oleks vahefinantseerimislaenudel DB Cargo omakapitalipositsiooni parandamise mõttes samasugune roll nagu kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingul, arvestades nende allutatust ja seega omakapitalile lähedast nõudeõiguse järku.

(531) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 63 puhul peab komisjon kontrollima, ega ümberkorralduskava kuludesse antava omapanuse erinevad rahastamisallikad, mida on kirjeldatud jaos 4.1.5.3.2.2, ei sisalda abi ja kas need on reaalsed, st kas on piisavalt tõenäoline, et need ümberkorralduskava rakendamise käigus realiseeruvad (välja arvatud kasum). Mis puudutab küsimust, ega abisaaja omapanus ei sisalda abi, siis suurem osa omapanusest, välja arvatud varade võõrandamine ja faktooring, koosneb finantsinstrumentidest või toetusest, mille DB AG teeb DB Cargole kättesaadavaks riigi ressurssidest, ning see peab olema rangelt struktureeritud ja seda tuleb anda turutingimustel.

5.4.3.3.1.1. Vahefinantseerimislaenud allutatud konverteeritavad laenud kogusummas 842 miljonit eurot) ja krediidiliinid (325 miljonit eurot ja 434 miljonit eurot)

(532) Komisjon leiab, et DB AG on turutingimuste põhimõtet järginud, kuna esiteks määras ta DB Cargo olemuslike finantsnäitajate alusel mõõdetava, kontrollitava ja turupõhise sisereitingu ning teiseks võrdles ta DB Cargole võimaldatavaid finantsinstrumente maineka turuhindade määramise abivahendite pakkuja LSEG Data & Analytics ([174]) andmetega, tagades seega, et eri instrumentide suhtes kohaldatavad intressimäärad kajastavad DB Cargo reitinguga seotud riski.

([174]) LSEG Data & Analytics (varem Refinitiv) on USA ja Ühendkuningriigi üleilmne finantsturuandmete ja -taristu pakkuja. Äriühing asutati 2018. aastal Thomson Reutersi tütarettevõtjana; 2018. aasta augustis müüs Thomson Reuters 55 % osaluse Blackstone Group LP-le. 2019. aasta oktoobris teatasid Blackstone ja Thomson Reuters äriühingu müügist London Stock Exchange Groupile (LSEG). Tänu pikaajalisele mainele, ulatuslikule ülemaailmsele katvusele ja täpsusele peetakse LSEG Data & Analyticsi finantsturuandmeid väga usaldusväärseks. LSEG Data & Analytics pakub reaalajas täpseid andmeid eri varaklasside kohta ning on integreeritud peamistesse finantssüsteemidesse. LSEG Data & Analytics on teatanud, et järgib rangeid regulatiivseid standardeid, tagades läbipaistvuse ja nõuetele vastavuse. Seotus LSEGiga on tema usaldusväärsust veelgi suurendanud. Finantseerimisasutused, analüütikud ja reguleerivad asutused sõltuvad usaldusväärsete andmete ja analüüsivahendite hankimisel LSEG Data & Analyticsist, mis teeb temast finantssektori nurgakivi.

(533) Ärirahanduses on krediidireitingud otsustava tähtsusega vahend äriühingu kohustuste täitmata jätmise riski ja sellest tulenevalt tema laenuteeninduskulude hindamiseks. Kapitalistruktuuri tasakaaluteooria kohaselt tasakaalustavad ettevõtjad võlast saadavat kasu (kaitse maksude eest) kuludega (pankrotirisk ja intressikulud). Kuna sellised ettevõtjad nagu DB Cargo seisavad silmitsi finantsraskustega, mis kajastub madalamates krediidireitingutes, on nende laenuteeninduskulud suuremad, sest kohustuste täitmata jätmise risk on suurem.

(534) Sellega seoses leiab komisjon, et asjaolu, et DB AG hindab DB Cargo krediidivõimelisust äriühingusiseselt, kasutades väljakujunenud ärirahanduse põhimõtteid, mis on kooskõlas selliste reitinguagentuuride nagu S&P kasutatavate põhimõtetega, ([175]) annab usaldusväärse aluse DB Cargo sisemise krediidireitingu kindlaksmääramiseks, kuna suurtes äriühingutes peegeldab sisemine krediidireitingu määramise protsess üldjuhul välise reitinguagentuuri meetodeid, kuid seda kohandatakse nii, et see kajastaks paremini äriühingu strateegilisi ja tegevusalaseid teadmisi. Sellest tulenevalt leiab komisjon, et DB AG sisemine reitinguprotsess tagab, et DB AG panus struktureeritakse vastavalt kohaldatavatele regulatiivsetele standarditele ja turupõhimõtetele, millest lähtutakse asjakohaste riskipreemiate ja intressimäärade kindlaksmääramisel selliste finantsinstrumentide puhul nagu allutatud laenud, vahefinantseerimislaenud ja krediidiliinid, mille DB AG teeb DB Cargole kättesaadavaks abisaaja omapanusena DB Cargo ümberkorralduskava rahastamiskuludesse.

(535) Lisaks tõdeb komisjon, et sellised finantsnäitajad nagu „tagasisaamise kate“ (st tegevuse rahavoog pärast maksustamist jagatuna netovõlaga), „netovõlg/EBITDA“ ([176]) ja „EBITDA/intressimaksete kate“, ([177]) millest DB AG lähtub oma tütarettevõtjate, sealhulgas DB Cargo liigitamiseks erinevatesse krediidi- ja reitinguklassidesse finantssuhtarvude abil, on krediidiriski hindamise aluseks ja neid on ärirahanduse teoorias ([178]) laialdaselt tunnustatud näitajatena, mille abil hinnatakse äriühingu võla jätkusuutlikkust, likviidsust ja tegevustulemusi, ning mida seetõttu kasutavad korrapäraselt finantsturuanalüütikud, kes hindavad äriühingute krediidivõimelisust.

(536) DB Cargo puhul leiab komisjon, et DB AG poolt pärast DB Cargo finantstulemuste ja prognooside (nt 2024. aasta EBITDA prognoosi) läbivaatamist tehtud otsus alandada DB Cargo sisereitingut […] tasemelt […] tasemele, mis põhineb eelkõige DB Cargo finantsseisundi halvenemisel aastatel 2021–2023, kajastab ettevaatlikku lähenemisviisi, mis aitab kaasa DB AG poolt DB Cargole võimaldatavate asjaomaste finantsinstrumentide puhul realistlikumate ja asjakohasemate intressimäärade kindlaksmääramisele.

(537) Reitingu alandamine […] tasemele näitab, et DB Cargo kuulub kõrge tootlusega (rämpsvõlakirjade) kategooriasse, mida sageli seostatakse raskustes olevate äriühingutega, mille kohustuste täitmata jätmise tõenäosust kvantifitseeritakse selliste krediidiriski mudelite abil nagu Altmani Z-skoor ja Mertoni mudel, ([179]) mis kajastavad finantssuhtarvude ja turutingimuste kasutamist DB AG sisemises reitinguprotsessis.

(538) Seepärast leiab komisjon, et DB Cargo sisereiting […] kajastab asjakohaselt tema krediidivõimelisuse halvenemist seoses EBITDA eeldatava vähenemisega 2024. aastal, mis on tingitud sektori probleemidest ja tegevusalastest raskustest ning mis nõrgendab tema suutlikkust teenida oma võlakohustuste täitmiseks piisavat tegevustulu, võttes eelkõige arvesse DB Cargo kui logistikaettevõtja kapitalimahukat olemust.

([175]) Näiteks S&P avaldatavad ajaloolised makseviivituse tõenäosused.

([176]) Netovõla/EBITDA suhtarvuga mõõdetakse äriühingu finantsvõimendust ja see näitab, mitu aastat kuluks äriühingul oma võla tagasimaksmiseks, kui nii võlg kui ka EBITDA jääksid samaks. Parima tava kohaselt peetakse üle 3 suurust suhtarvu sageli kõrgendatud krediidiriski märgiks ja DB Cargo puhul oli suur netovõla/EBITDA suhtarv tõenäoliselt üheks reitingu alandamise põhjuseks.

([177]) EBITDA/intressimaksete kattekordajaga mõõdetakse äriühingu võimet teenindada oma laenukohustusi, kusjuures suuremad väärtused kajastavad paremat finantsstabiilsust.

([178]) Kaasaegsete ärirahanduse tavade kohaselt hinnatakse tervikliku sisemise krediidireitingu mudeliga nii kvantitatiivseid tegureid (finantssuhtarvud) kui ka kvalitatiivseid tegureid (äriväljavaated, juhtimise kvaliteet, sektori risk).

([179]) Altmani Z-skoor on finantsmudel, mida kasutatakse äriühingu pankroti tõenäosuse prognoosimiseks. Selles koondatakse mitu finantssuhtarvu ühtseks punktisummaks, kusjuures suuremad punktisummad osutavad väiksemale maksejõuetuse riskile. Mertoni mudeliga arvutatakse äriühingu krediidiriski hindamiseks välja makseviivituse tõenäosus, võttes aluseks äriühingu varade väärtuse võrreldes tema kohustustega ning tuginedes optsioonihinnastamise teooriale.

(539) See reiting, mille aluseks on kõrgem krediidirisk võrreldes paremat reitingut omavate tütarettevõtjatega, mõjutab otseselt laenupõhise rahastamise intressimäärasid, kuna Modigliani-Milleri teoreemi ([180]) kohaselt muutub laenamine finantsraskuste korral üha kallimaks, kajastades suuremat kohustuste täitmata jätmise riski preemiat. Seepärast leiab komisjon, et intressimäärad, mida DB AG kohaldab DB Cargole võimaldatavate vahefinantseerimislaenude (allutatud konverteeritavad laenud kogusummas 842 miljonit eurot) ja kahe krediidiliini (325 miljonit eurot ja 434 miljonit eurot) suhtes, kajastavad seda riskipreemiat, vastates riskiga korrigeeritud tulu põhimõttele, mis on ärirahanduses laialdaselt tunnustatud, ning nende puhul on asjakohaselt arvesse võetud DB Cargo reitingut […], tagades seeläbi, et laenutingimused on võrreldavad sarnaste turul pakutavate kõrge tootlusega võlakirjade tingimustega.

(540) Pärast asjaomaste intressimäärade komponentide ja lisanduvate marginaalide ning nende aluseks olevate rahaliste kaalutluste hindamist on praktikas asjakohane hinnata ka intressimäärade taset, mis tuleneb vastavate rahastamislepingute sätete kohaldamisest DB Cargole võimaldatavate (allutatud) vahefinantseerimislaenude ja kahe krediidiliini suhtes.

(541) Kuna DB Cargo ei laena välistelt finantseerimisasutustelt ega pankadelt, puudub tema laenude puhul jälgitav turuintress, mida saaks võrdlusalusena kasutada. Samuti ei ole võimalik teha kindlaks turutingimustel laenavat raudtee-kaubaveoettevõtjat (või muud ettevõtjat), kes oleks tegevus- ja finantsprofiili poolest piisavalt sarnane ning kelle põhjal oleks võimalik teha paikapidavaid järeldusi DB Cargo laenukasutuse kulutuste kohta, kui viimane hangiks rahalisi vahendeid turgudelt või finantseerimisasutustelt. Komisjoni teatises viite- ja diskontomäärade kehtestamise meetodi läbivaatamise kohta on sellise olukorra puhuks sätestatud kriteeriumid turuintressimäära asendava määra kindlaksmääramiseks ([181]).

(542) Teatisest viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta tulenev asjakohane asendusnäitaja oleks emaettevõtja laen sellisele tütarettevõtjale nagu DB Cargo, kelle krediidireiting on nõrk ja kellel puuduvad väljaspool kontserni võetud laenud. Kohustuste täitmata jätmise korral oleks emaettevõtjal/laenuandjal sellegipoolest õigus nõuda nõuete rahuldamist tütarettevõtja koormamata varade arvelt. DB Cargo põhivara väärtus on tema bilansi kohaselt […] miljardit eurot, mis ületab tunduvalt rahaliste vahendite kogusummat 1,7 miljardit eurot, mille DB AG teeb DB Cargole kättesaadavaks ümberkorralduskava kulude katmiseks. Seega tekiks laenuandjal vaid väike kahju, kui üldse, kui DB Cargo peaks oma kohustused täitmata jätma. Viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamist käsitleva teatise kohaselt oleks emaettevõtja/laenuandja kohaldatav (asendav) intressimäär […] ja […]. […] % aastane intressimäär, mida DB AG kohaldab DB Cargo kahe krediidiliini suhtes, mille näol on tegemist omapanuse koosseisus kõige kõrgema nõudeõiguse järguga laenudega, jääb asendusmäärade vahemikku, olles tunduvalt kõrgem kui esimesena nimetatud asendusmäär ja lähedane teisena nimetatud asendusmäärale. Nõudeõiguse järgu seisukohast riskantsema rahastamise puhul, nagu vahefinantseerimislaenud ([182]) (või allutatud konverteeritavad laenud), kohaldatakse DB AGga sõlmitud laenulepingutes sätestatud turupõhise ja objektiivse metoodika kohaselt märksa kõrgemaid intressimäärasid, mis ulatuvad praegu […] %ni.

(543) Lisaks kogus komisjon andmebaasist *S&P Capital IQ* ([183]) finantsandmeid, et võrrelda intressimäärasid, mida DB Cargo suhtes krediidiliinide ja vahefinantseerimislaenude puhul kohaldatakse. Komisjon kogus andmeid DB Cargoga sarnase riskiprofiiliga mittefinantsettevõtjate, st […] ja […] krediidireitinguga äriühingute võlakirjade tootluse kohta. Alljärgnevalt (joonisel 9) on esitatud selliste äriühingute võlakirjade intressikõverad. Konkreetse riskikategooria puhul annab intressikõver asjakohase hinnangu tootluse kohta, mida turg antud hetkel nende emitentide võlakirjadele omistab. Komisjon kasutab võrdlusalusena võlakirjade tootlust, sest võlakirja tootlus tähendab tulu, mida investor võlakirjalt saab ja mis annab hea ülevaate äriühingu laenukasutuse kogukuludest.

([180]) Modigliani-Milleri teoreemi kohaselt ei mõjuta krediidireitingud, makseraskused ja pankrotiriskid täiuslikul turul ettevõtja väärtust, sest kapitali struktuur ei ole oluline. Tegelikkuses on need tegurid siiski olulised, sest turud ei ole täiuslikud. Seega mõjutavad krediidireitingud ja pankrotiriskid alati laenukasutuse kulutusi/intresse, investorite suhtumist ja raskustes olevate äriühingute finantsstabiilsust, mistõttu kapitali struktuuri kohta tehtavad otsused on reaalse maailma stsenaariumides üliolulised.

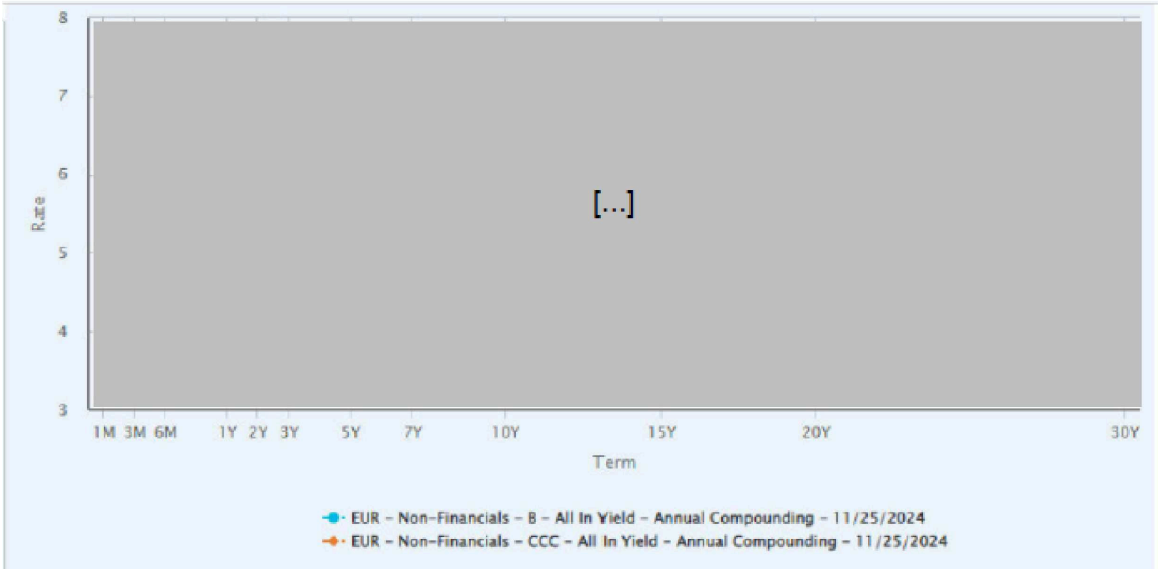
([181]) ELT C 14, 19.1.2008, lk 6.

([182]) Vahefinantseerimislaenude intressimäär on tavaliselt kõrgem, kuna selle positsioon kapitali struktuuris on kõrgema nõudeõiguse järguga laenudest madalam, mis on kooskõlas ärirahanduse hierarhiateooriaga. Selle teooria kohaselt eelistavad äriühingud kaasata kapitali järjekorras kõige odavamast kõige kulukama laenuni, kusjuures vahefinantseerimine kujutab endast omakapitali ja kõrgema nõudeõiguse järguga võla vahel asuvat võimalust. DB Cargo puhul ja erinevalt teistest vahefinantseerimise juhtudest ei ole DB AG antavate vahefinantseerimislaenude puhul võimalik intressimakseid peatada ega tagasimaksetähtaega edasi lükata, mille tulemuseks on väiksemad intressikulud kui otseselt omakapitali kaudu rahastamise korral, mil lõpptähtaeg ja intressi maksmise kohustus puuduvad.

([183]) https://www.capitaliq.com/.

Joonis 9

Äriühingute võlakirjade intressikõver eri lunastustähtaegade ja krediidireitingute puhul



Allikas: S&P Capital IQ, vaadatud 26. novembril 2024

(544) Komisjon märgib, et ajutiste krediidiliinide puhul (vt põhjenduse 257 punkt f ja põhjenduse 257 punkt b) arvutatakse kohaldatav intressimäär iga kasutusse võetud krediidisumma jaoks. Kasutades näitena 6-kuulist perioodi, mille puhul vastavalt lepingutes kirjeldatud intressimeetodile on intressimäär praegu […] % aastas, märgib komisjon, et turul on […] reitinguga äriühingute puhul 6-kuulise tähtajaga võlakirja hind […] % ja […] reitinguga äriühingute puhul […] %. DB Cargo intress jääb nende kahe väärtuse vahele, olles lähemal ülemisele piirile. Seega näib intressimäär olevat kooskõlas turu ootustega.

(545) Seoses allutatud konverteeritavate laenudega (vt põhjenduse 257 punktid a–e) märgib komisjon, et nende laenude lõpptähtaeg on ligikaudu viis kuni seitse aastat ja kohaldatav intressimäär on praegu […] % aastas. Turul on viieaastase tähtajaga võlakirja hind […] reitinguga äriühingute puhul […] % ja […] reitinguga äriühingute puhul […] %. Seitsmeaastase tähtajaga võlakirjade tootlus on […] reitinguga äriühingute puhul praegu […] % ja […] reitinguga äriühingute puhul […] %. See tähendab, et võrreldes võlakirjade praeguse tootlusega maksab DB Cargo allutatud konverteeritavate laenude riskantsema olemuse tõttu märkimisväärset lisatasu. Seega ei näita võrdlusanalüüs ka allutatud konverteeritavate laenude puhul, et DB AG pakuks DB Cargole rahastamist ilmselgelt soodsatel tingimustel.

(546) Sellest järeldub, et tingimused, mille alusel vahefinantseerimislaenud ja krediidiliinid omapanuse allikatena DB Cargole kättesaadavaks tehakse, on kooskõlas turuintressimäärade võrdlusväärtuste ja võrdlusnäitajatega ning tegelikult isegi ületavad neid, ega sisalda seega abi.

5.4.3.3.1.2. Tulu varade võõrandamisest ([460–560] miljonit eurot)

(547) DB Cargo poolt [460–560] miljoni euro väärtuses varade võõrandamine, mis peab toimuma ümberkorraldusperioodil, ei hõlma kontsernisiseseid oste, mistõttu võib otsustada, et seejuures ei kasutata riigi ressursse. Lisaks viitavad senised juhtumid, kus varasid on juba eraettevõtjatele müüdud, ja kavandatud müüki reguleerivad põhimõtted sellele, et ostja valikul rakendatakse turupõhist lähenemisviisi, millega säilitatakse DB Cargo huvi (vt jagu 4.1.5), mida Saksamaa ja DB Cargo peaksid järgima varade võõrandamisel ja müümisel, mille suhtes on võetud kohustusi.

(548) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 63 on aga ootused tulevase kasumi suhtes tegeliku panuse ulatusest välja jäetud. DB Cargo reaalne ja tegelik omapanus sisaldab Saksamaa esitatud teabe kohaselt [460–560] miljonit euro ulatuses oodatavat tulu varade või osaluste müügist, mis peab toimuma […]. See tulu kogusumma ei ole veel piisavalt kindel. Ühe varasema juhtumi hindamisel, mis puudutas raudtee-kaubaveosektoris tegutsevale konkurendile antud abi kokkusobivust siseturuga, leidis komisjon, et ümberkorralduskava rakendamise raames varade või osaluste võõrandamise siduv kohustus on emaettevõtja poolse rahastamise kõrval tegeliku omapanuse vastuvõetav allikas, isegi kui seda kohustust ei ole täielikult rakendatud või puuduvad kindlad ostjad ([184]).

(549) DB Cargole antud ümberkorraldusabi proportsionaalsuse hindamisel jätab komisjon siiski konservatiivselt kõrvale need tulud, mida loodetakse saada varade võõrandamisest või müügist, millega seoses ei ole veel lepinguid sõlmitud ning mille puhul puuduvad piisavalt kindlad ostjaid ja/või mille puhul müügihind on üksnes hinnanguline. Vastava summa ulatuses kantavaid kulusid tuleb seega rahastada tavapärasest tegevusest saadavast eeldatavast tegevustulust.

(550) Saksamaa ametiasutuste esitatud hetkeolukorra kirjeldusest nähtub, et selliste varade võõrandamisest või müügist oodatavad tulud, mille puhul on lepingud sõlmitud või mille kohta kindlad ostjad on esitanud siduvad pakkumised, moodustavad […] eurot, kusjuures müügitehingute eeldatav kogusumma on [460–560] miljonit eurot (põhjendus 325). Neid tulusid, mis on DB Cargole juba laekunud või laekuvad peagi, tuleks käsitada abisaaja reaalse ja tegeliku omapanusena.

5.4.3.3.1.3. Nõuete faktooring HSBC poolt ([100–140] miljonit eurot)

(551) Nõuete faktooring [100–140] miljoni euro ulatuses on kokku lepitud […]; tegemist on erapangaga, mis esitas pakkumismenetluses parima siduva pakkumise (põhjenduse 257 punkti c alapunkt f). Nõuete faktooring vähendab nüüd ja edaspidi DB Cargo kulusid ning parandab äriühingu käibekapitali ja rahavooge. Kuna tegemist on ressurssidega, mis ei ole Saksa riigi kontrolli all, kujutab faktooring […] poolt endast abi allikat, mis ei sisalda abi ja on seega tegelik omapanus.

5.4.3.3.1.4. Töötajate palga- ja koondamiskulude ülekandmine ja katmine ([100–140] miljonit eurot)

(552) Kulud, mis on seotud DB Cargo töötajate arvu vähendamisega vastavalt ümberkorralduskavale, kaetakse DB JobService GmbH panusega (põhjenduse 257 punkti c alapunkt f). Töötajate arvu vähendamises ja töötajate ümberjaotamises on kokku leppinud DB kontserni sisesed pädevad organid, nii et DB JobService GmbH osalus on kindel, määratletud ja täpselt kvantifitseeritud. See panus tuleneb DB AG eelnevalt kehtestatud sise-eeskirjade ja tegevuspõhimõtete kohaldamisest. DB Cargo otsus kõnealust teenust kasutada on kontsernisisene autonoomne otsus ja on ebatõenäoline, et see tuleneks riigi kui DB AG aktsionäri osalusest või sekkumisest.

(553) Pealegi on DB JobService GmbH roll kontsernisisese teenuseosutajana sarnane tööturul tegutsevate töövahendusagentuuride rolliga koondatud töötajate tööle suunamisel. Osutatava teenuse ulatuse, osutamise ja väärtuse kontsernisisene olemus ei takista arvamast, et teenust osutatakse turutingimustel, nagu seda tehtaks sarnase suuruse ja tegevusega eraomandis oleva kontserni puhul. Sellest järeldub, et kõnealune omapanuse allikas ei sisalda abi ning on reaalne ja tegelik.

5.4.3.3.1.5. Järeldus

(554) Abisaaja, tema aktsionäri ja faktooringupanga antavate vahendite puhul võib otsustada, et need ei sisalda riigiabi. See Saksamaa osutatud panus ulatub tegelikult kokku 2 291 miljoni euroni ja ületab ümberkorraldusabi hinnangulist 1 914 miljoni euro suurust summat, moodustades 54 % kava kulude katmiseks vajalikust rahastamisest. Abi piirdub maksimaalselt 2022. ja 2023. aastal tekkinud kahjumitega ning 2024. aastal eeldatavalt kantava kahjumiga, nii et see jääb proportsionaalseks, kui 31. detsembri 2024. aasta seisuga kajastatud tegelikud kahjumid, mis kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel endiselt üle kantakse, jäävad alla DB Cargo omapanuse summa.

([184]) 2. märtsi 2005. aasta otsus C(2004) 3955 final, põhjendused 82–87 ja 186–187.

(555) See panus peab siiski olema ka reaalne ja tegelik, mida ei saa öelda kogu [460–560] miljoni euro suuruse tulu kohta, mida loodetakse teenida osaluste loovutamisest või varade müügist ümberkorraldusperioodil. Isegi äärmiselt konservatiivse eelduse korral, et DB Cargo ei saa üldse tulu müügi- ja võõrandamistehingutest, mida ta peab ümberkorraldusperioodil tegema, kuid mille puhul pole veel piisavalt kindlaid ostjaid, moodustaks tegelik omapanus ülejäänud rahastamisallikatest, mis ei sisalda abi, 50 % kogusummast.

(556) Seega on täidetud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 64 nõue, mille kohaselt on abisaaja omapanus tavaliselt piisav, kui see moodustab 50 % ümberkorralduskuludest ja on olulise suurusega.

5.4.3.3.2. Koormuse jagamine

(557) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 65–67 kohaselt võib riigi toetus, mida antakse viisil, mis suurendab abisaaja omakapitali, kaitsta osanikke ja allutatud võlausaldajaid tagajärgede eest, mille tõi kaasa otsus investeerida abisaajasse, tekitades seega moraaliriski ja kahjustades turudistsipliini. Seetõttu tuleks kahjude korvamiseks abi anda ainult tingimustel, mis tagavad koormuse õige jagamise olemasolevate investorite vahel, ning riigi sekkumine peaks toimuma alles pärast seda, kui kahjud on täielikult arvesse võetud ning olemasolevate osanike ja allutatud võlausaldajate vahel jaotatud.

(558) Koormuse õige jagamine tähendab tavaliselt seda, et olemasolevad osanikud ja allutatud võlausaldajad peavad kahjumid täielikult katma. Allutatud võlausaldajad peaksid osalema kahjumite katmises kas võlainstrumentide omakapitaliks konverteerimise või põhisumma allahindamise teel. Riigi sekkumine peaks seega toimuma alles pärast seda, kui kahjud on täielikult arvesse võetud ning olemasolevate osanike ja allutatud võlakirjade omanike vahel jaotatud. Igal juhul tuleb ümberkorraldusperioodil vältida rahaliste vahendite väljavoolu abisaajalt omakapitaliinstrumentide või allutatud võlakirjade omanikele niivõrd, kuivõrd see on seaduslikult võimalik, välja arvatud juhul, kui see mõjutaks ebaproportsionaalselt neid, kes on andnud uut omakapitali (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkt 66).

(559) Lisaks on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 67 osutatud, et igasugust riigiabi, mis tugevdab abisaaja omakapitalipositsiooni, tuleks anda tingimustel, mis võimaldaksid riigile mõistliku osa abisaaja väärtuse tulevasest kasvust, arvestades riigi omakapitalisüsti suurust võrreldes äriühingu ülejäänud omakapitali suurusega pärast kahjude katmist.

(560) Käesoleval juhul ei tekita ümberkorraldusabi moraaliriski ega erguta ülemäärast riskide võtmist abisaaja aktsionäride või võlausaldajate soodustamise kaudu. Nimelt ei ole ühtegi allutatud võlausaldajat, kes oleks DB Cargot rahastanud, sest DB Cargo kogu rahastamine on toimunud ettevõtjatevahelisel tasandil otse DB AG rahahaldusüksusest. DB Cargo kahjumid, mille kandmise hoidis ära kasumi ja kahjumi ülekandmise leping, on faktiliselt katnud ja katab 2024. aasta puhul ainuaktsionär DB AG, kellele need kanti üle vastavalt kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingule alates 31. detsembrist 2022. Seega ei ole enam mingeid kajastatud kahjumeid, mida DB AG peaks katma või mis tuleks talle omistada. Raamatupidamislikult ei ole neid kahjumeid kajastatud ega kaetud; kuid faktiliselt on need juba enda kanda võtnud DB Cargo ainuaktsionär. Kuna kahjumite ülekandmise ja ümberkorraldusabi andmisega kaasneb kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu lõpetamine alates 31. detsembrist 2024, mistõttu lõpeb DB Cargo kasumite automaatne ülekandmine DB AG-le, on selline omakapitali suurendamiseks antav abi kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 66.

(561) Ümberkorraldusabi on kooskõlas ka päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 67, sest kui võtta arvesse omakapitalipositsiooni paranemist tänu abile, millega hoitakse ära omakapitali vähenemine netokahjumite tõttu, saab Saksamaa, kes on DB AG kaudu DB Cargo ainuaktsionär, täit kasu kõikidest võimalikest aktsionärihüvedest, mis tulenevad ümberkorralduskava rakendamisest ja DB Cargo pikaajalise elujõulisuse taastamisest. See kehtib olenemata sellest, kas tulevane kasu realiseerub tulevaste dividendidena või jaotamata netotuluna, mis kasvatab omakapitali ja riigi kaudse osaluse väärtust, mida kahjumite ülekandmine suurendas alates 2022. aastast ja suurendab ka 2024. aasta puhul. Sellest järeldub, et DB AG kaudu tagavad riigi sekkumise tingimused Saksamaale mõistliku osa DB Cargo tulevasest väärtuse kasvust.

5.4.3.3.3. Järeldus

(562) Seetõttu järeldab komisjon, et ümberkorraldusabi on proportsionaalne ja hõlmab asjakohast koormuse jagamisst.

5.4.3.4. Ühekordse abi põhimõte ja konkurentsimoonutuste piiramine

(563) Selleks et tagada, et abi negatiivne mõju oleks piiratud, eesmärgiga vältida põhjendamatut mõju konkurentsile ja kaubandusele, ning et abi üldine mõju oleks positiivne, ([185]) tuleb abi anda raskustes olevatele ettevõtjatele ühekordse abi põhimõtte kohaselt, millega piiratakse abi andmine kümne aastaga.

(564) Komisjon lubab ümberkorraldusabi anda ainult ühe ümberkorraldamise toetuseks ja asjakohasel juhul tingimusel, et varasemast ümberkorraldusabi andmisest või ümberkorralduskava lõppemisest või peatamisest on möödunud rohkem kui kümme aastat ([186]). Komisjon lubab teha sellest reeglist erandeid, kui ümberkorraldusabi järgneb ühe ümberkorraldamise osana päästmisabile ([187]).

5.4.3.4.1.1. Ühekordse abi põhimõte

(565) Ümberkorraldusabiga toetatakse ainult ühte abisaaja ümberkorraldamist. Saksamaa ametiasutused kinnitasid, et abisaaja ei ole varem saanud päästmis- ega ümberkorraldusabi ega ajutist ümberkorraldustoetust ning et ta ei kuulu suuremasse kontserni, mis oleks sellist abi saanud. Komisjoni hinnang DB Cargo varasemale finantsseisundile ning komisjoni andmed varasema päästmis- või ümberkorraldusabi ja ajutise ümberkorraldustoetuse kohta kinnitavad seda avaldust. Seega on ümberkorraldusabi ühekordse abi põhimõttega kooskõlas.

(566) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 74 kohaselt laieneb ühekordse abi põhimõte kontsernile, mis tähendab, et kui kontsern on saanud päästmisabi, ümberkorraldusabi või ajutist ümberkorraldustoetust, ei luba komisjon üldjuhul anda kontsernile endale ega samasse kontserni kuuluvale üksusele edasist päästmis- või ümberkorraldusabi enne 10 aasta möödumist abi andmisest või ümberkorraldusperioodi lõppemisest või ümberkorralduskava rakendamise peatamisest, olenevalt sellest, mis on hilisem. Lisaks peavad liikmesriigid tõendama, et kui kontserni kuuluv üksus on saanud päästmisabi, ümberkorraldusabi või ajutist ümberkorraldustoetust, kuid kontsern tervikuna ja kontserni muud üksused vastavad endiselt päästmis- või ümberkorraldusabi saamise tingimustele, ei anna kontsern ega kontserni kuuluvad teised üksused abi edasi varasemale abisaajale.

(567) Saksamaa ametiasutused kinnitasid DB kontserni kohta, et abisaaja emaettevõtja ja sõsarettevõtjad ei ole varem saanud päästmis- või ümberkorraldusabi ega ajutist ümberkorraldustoetust. Komisjoni andmed varasema päästmis- või ümberkorraldusabi ja ajutise ümberkorraldustoetuse kohta kinnitavad seda avaldust. Seega on päästmisabi ühekordse abi põhimõttega kooskõlas.

5.4.3.4.1.2. Konkurentsimoonutuste piiramine

(568) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 76 ja järgnevate punktide kohaselt tuleb ümberkorraldusabi andmisel võtta meetmeid konkurentsimoonutuste piiramiseks, et negatiivne mõju kaubandustingimustele oleks võimalikult väike ja positiivne mõju kaaluks negatiivse mõju üles. Nagu on selgitatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktides 87–93, tuleks konkurentsimeetmed kalibreerida ja kehtestada proportsionaalselt abi moonutava mõjuga. Asjakohased tegurid on eelkõige abi suurus ja laad, abi andmise tingimused ja asjaolud, omapanuse ja koormuse jagamise määr, DB Cargo suurus ja suhteline tähtsus turul ning asjaomase turu omadused. Lisaks ei tohiks konkurentsimoonutusi piiravad meetmed kahjustada elujõulisuse taastamise väljavaateid ning neid ei tohiks rakendada tarbijate ja konkurentsi arvelt.

([185]) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkt f.
([186]) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktid 70 ja 71.
([187]) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 72 alapunkt a.

(569) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 122 tuletatakse meelde, et abisaaja peab ümberkorralduskava täielikult rakendama ja täitma kõik muud kohustused, mis on sätestatud komisjoni otsuses abi lubamise kohta. Nagu on üksikasjalikult kirjeldatud jaos 4.1.5, kohustub Saksamaa tagama, et DB Cargo rakendab konkurentsimoonutuste piiramiseks järgmisi meetmeid, mida kohaldatakse […]: i) osaluste müük (mida on kirjeldatud jaos 4.1.5.1.2), ii) saadud riigiabi reklaamimise keeld (vt põhjendus 301), iii) omandamise keeld (vt jagu 4.1.5.1.1), iv) teatavate teenuste osutamise allhanke kohustus (vt jagu 4.1.5.2), v) kohustus piirata DB Cargo teenusemahte (vt jagu 4.1.5.3) ja vi) vedurite müük (vt jagu 4.1.5.4). Seega peaks DB Cargo omal algatusel, hoolikalt ja õigeaegselt rakendama asjaomaseid meetmeid.

(570) Nende meetmete nõuetekohase kalibreerimise hindamisel tuleb arvesse võtta DB Cargole antud ümberkorraldusabi mõju konkurentsile, pidades silmas käesoleval juhul saavutatud omapanuse määra ja koormuse jagamist. Mis puudutab omapanust, siis erinevate allikate ja vahendite laad ja summa toetab järeldust, et abi on proportsionaalne ja näitab ühtlasi praeguse aktsionäri kindlustunnet DB Cargo tegevuse jätkumise suhtes, kui äriühing ümber korraldatakse. Lisaks on tagatud koormuse asjakohane jagamine, kuna olemasolev aktsionär on katnud DB Cargo kahjumeid (sealhulgas abimeetme kaudu), DB Cargol ei ole allutatud võlgu ning riigil on DB AG kaudu õigus mõistlikule osale DB Cargo väärtuse tulevasest kasvust.

(571) Seoses abi suuruse ja laadiga (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkt 88) märgib komisjon, et kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu alusel alates 2022. aastast üle kantud kahjumid moodustavad ligikaudu 1 914 miljonit eurot (vt tabel). Kuigi kahjumite kogusumma on märkimisväärne, moodustades DB Cargo eeldatavast 2024. aasta tulust […] (vt tabel 21 põhjenduses 282), väheneb nende tähtsus, kui võrrelda igal aastal ülekantud kahjumit eraldi sama aasta tuluga (tabel 21 põhjenduses 282) või koguvaradega (tabel 22): kahjumid moodustavad 2022. aastal […] %, 2023. aastal […] % ja 2024. aastal […] % tuludest ning 2022. aastal […] %, 2023. aastal […] % ja 2024. aastal […] % koguvaradest. Võttes arvesse ka raudtee-kaubaveo osakaalu kogu Saksamaa kaubaveoturul (tabel 31) või isegi Saksamaa raudtee-kaubaveoturu ulatust – 2022. aastal ulatusid sellel turul teenitud tulud hinnanguliselt 6,3 miljardi euroni ja need on 2021. aastaga võrreldes kasvanud, nagu on osutatud allpool (joonisel 10), – ei näi abisumma olevat ülemäärane.

Joonis 10

Tulude areng Saksamaa raudteeturul miljardites eurodes (raudtee-kaubaveo osa on veergude ülaosas esitatud halli värviga)

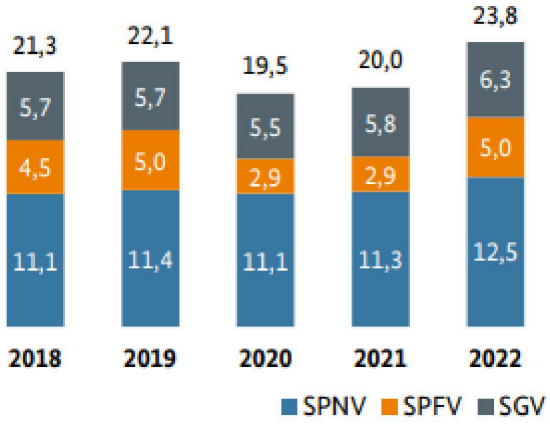


Abbildung 57: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2018-2022; in Mrd. Euro)

Allikas: Föderaalne võrguamet (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023 (bundesnetzagentur.de), viimati vaadatud 10. oktoobril 2024)

(572) Komisjon märgib, et DB Cargo osutab ligikaudu 8,5 % Saksamaal osutatavatest kaubaveoteenustest (2022. aastal, see osakaal on suhteliselt stabiilne, moodustades varasematel aastatel ligikaudu 10 % või vähem). Mis puudutab raudtee-kaubavedu kui kitsamat majandustegevust, siis selle osaks olevate kogumisrongivedude, kombineeritud maantee- ja raudteevedude ning marsruutrongivedude segmentide turuosa kokku oli Saksamaal 2022. aastal suurem, moodustades ligikaudu 43 %. DB Cargo osakaal raudtee-kaubaveo valdkonnas on siiski pidevalt vähenenud ja teiste teenuseosutajate turuosad on kasvanud (põhjendus 26). Kui lisaks vaadelda raudtee-kaubaveotegevuse laiemat geograafilist ulatust siseturul, siis DB Cargo osutab kaubaveoteenuseid mitmes teises liikmesriigis, kus tema turuosa on vahemikus […] % kuni […] %. Nagu on osutatud eespool joonisel 2, on DB Cargo turuosa kokku ligikaudu 22 % ja see on viimastel aastatel pidevalt vähenenud, kahandades DB Cargo turupositsiooni. Saksamaa kõrval on DB Cargol märkimisväärse suurusega turuosa ainult kahes teises liikmesriigis, nimelt […] (vt põhjendused 26 ja 27 ning tabel 2 ja 12). Kui vaadelda erinevaid ärisegmente (kogumisrongiveod, kombineeritud maantee- ja raudteeveod ning marsruutrongiveod), siis DB Cargol on peaaegu monopoolne seisund Saksamaa kogumisrongivedude segmendis ning märkimisväärse suurusega turuosa (vahemikus […] % kuni […] %) marsruutrongivedude ja kombineeritud transpordi segmendis (vt tabel 3). Föderaalse võrguameti aruande kohaselt kuulus DB Cargole 2023. aastal vaid 39,3 % suurune turuosa Saksamaa suhteliselt mitmekesisel raudtee-kaubaveoturul, mis hõlmab seega ka kogumisrongivedude segmenti, kus enamik väga paljudest raudtee-kaubaveoteenuste osutajatest ei tegutse (tabel 3).

Joonis 11

Raudtee-kaubaveoturg Saksamaal 2023. aastal

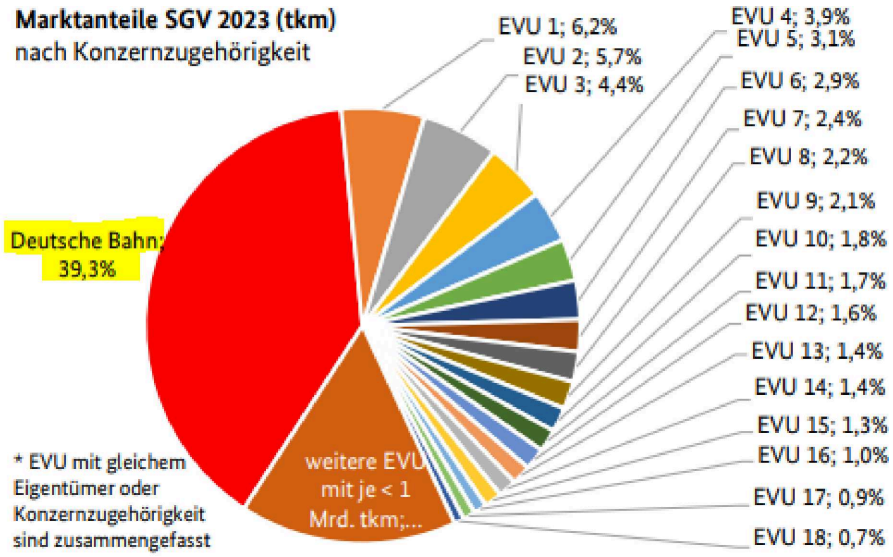


Abbildung 15: Marktanteile im SGV 2023 in Prozent

Allikas: Föderaalne võrguamet (Bundesnetzagentur Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024 (Kurzerhebung Berichtsjahr 2023), Marktuntersuchung Eisenbahnen Kurzerhebung Berichtsjahr 2023 (bundesnetzagentur.de), viimati vaadatud 10. oktoobril 2024)

(573) Võttes arvesse abi suurust ja laadi, omapanuse ja koormuse jagamise määra ning DB Cargo turupositsiooni (vt põhjendused 570–572), hindab komisjon Saksamaa esitatud konkurentsimoonutusi piiravate meetmete asjakohasust.

5.4.3.4.1.2.1. Struktuurimeetmed

Osaluste müük

(574) Põhjenduses 305 ja sellele järgnevates põhjendustes kirjeldatud müügitehingud hõlmavad osaluste võõrandamist elujõulistes äriühingutes tegevuse jätkuvuse põhimõttel. Nimelt on […] osaluste võõrandamine seotud DB Cargo kaudse valitseva mõju all olevate tütarettevõtjate võõrandamisega (vt põhjendus 324). Saksamaa on tõendanud, et need äriühingud on ajalooliselt olnud kasumlikud (vt tabel 30) ja seega avab DB Cargo kontserni väljumine konkurentidele kohe uusi võimalusi, nagu näitab potentsiaalsete ostjate poolt juba üles näidatud huvi (vt põhjendus 325). Komisjon märgib, et võõrandamistehingud ei puuduta mitte ainult Saksamaad ([…]), vaid ka […], kus DB Cargo kontsernil on märkimisväärne turuosa.

(575) Lisaks hõlmab enam kui […] võõrandamine ajalooliselt kasumlikke äriühinguid, nagu on osutatud eespool (tabel).

(576) Seoses […] võõrandamisega on käimas hoolsuskohustuse audit (vt põhjenduse 325 punkt c) ja seega osutab huvi nende varade vastu DB Cargo kontserni konkurentide potentsiaalsetele võimalustele. Ka see võõrandamistehing hõlmab elujõulisi äriühinguid, kuigi […] lõpetas 2023. aasta kahjumiga.

(577) Kui kohustust 31. detsembriks 2026 täielikult ei täideta, peab komisjon hindama, kas kasutusele võetud alternatiivid on võrreldava suuruse ja mõjuga.

Vedurite müük

(578) Lisaks osaluste müügile kavatseb DB Cargo võõrandada ka märkimisväärse arvu vedureid, nagu on kirjeldatud põhjenduses 318. Vedurite müük hõlmab kuni […] vedurit, mis on märkimisväärne arv.

(579) Vedurite võõrandamine vähendab DB Cargo veomahtu ja kaubaveoteenuste osutamise võimet ning avaldab seega negatiivset mõju DB Cargo konkurentsivõimele. Lisaks müüakse vedurid konkurentidele, mistõttu nende konkurentsivõime kasvab võrreldes DB Cargoga. Komisjon märgib ka, et asjaomaseid vedureid kasutatakse marsruutrongivedude ja kombineeritud transpordi segmentides, mis on kaks segmenti, kus DB Cargo seisab silmitsi tihedama konkurentsiga.

(580) Kõnealuse meetme kavandatud järkjärguline rakendamine, millega seoses Saksamaa on võtnud siduva kohustuse, ei sea kahtluse alla meetme mõjususele antud positiivset hinnangut. Nimelt on ette nähtud kaitsemeetmed, tagamaks, et DB Cargo ei ole sunnitud kaotama rohkem kui […] % vedurite turuväärtusest seoses tema kohustusega müüa need ettenähtud tähtajaks enne 2026. aastat. Sundmüük alla turuväärtuse vähendaks põhjendamatult DB Cargo kasutada olevaid omavahendeid, mis oleksid väärtuslikud eelkõige kirjeldatud pessimistliku stsenaariumi korral. Kui vedurite müügi kohustust lubatud ajaks täielikult ei täideta, peab komisjon hindama, kas kasutusele võetud alternatiivid on võrreldava suuruse ja mõjuga.

5.4.3.4.1.2.2. Käitumuslikud meetmed

Teenusemahtude piiramine

(581) Nagu on kirjeldatud põhjenduses 317, ei ületa DB Cargo edaspidi teatavaid teenusemahte. Komisjon märgib, et selle kohustuse täitmisel kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni 31. detsembril 2026 vähenevad teenusemahud ligikaudu […] % võrreldes DB Cargo poolt 2022. aastal osutatud teenuste mahtudega. Teenusemahtude selline vähenemine geograafilises piirkonnas, kus DB Cargo kõige aktiivsemalt tegutseb, on märkimisvääne nii absoluutarvudes ja kui ka *a fortiori* suhtelises arvestuses. Nimelt eeldab DB Cargo lähiaastatel turu kasvu (vt põhjendus 279). Eeldatavalt kasvava turunõudluse stsenaariumi korral vähendab DB Cargo teenusemahtude piiramine ka DB Cargo turuosa suuremal määral kui seiskunud või väheneva nõudluse korral. Selline mahtude vähenemine avaldab tõenäoliselt järelmõju ka pärast ümberkorraldusperioodi lõppu, suurendades või kiirendades DB Cargo osa korrapärast täheldatud iga-aastast kahanemist Saksamaal osutatavate raudtee-kaubaveoteenuste kogumahus.

Teenuste osutamise allhanked

(582) Lisaks teenusemahtude piiramisele hangib DB Cargo teenuste osutamist kontsernivälistelt ettevõtjatelt (vt põhjendus 314). Kuigi see meede iseenesest ei mõjuta DB Cargo turuosa nominaalset suurust, sest teenuseid osutataks allhanke korras ja klientidega sõlmitud lepingud kuuluksid endiselt DB Cargole, annab see konkurentidele siiski võimaluse laiendada oma praegust äritegevust ja suurendada konkurentsi tulevikus. Põhjuseks on asjaolu, et allhangetel on negatiivne mõju DB Cargo võimsuse rakendamisele, kui võimsust ei vähendata. Lisaks osutatavatest teenustest saadavale täiendavale tulule võivad allhankelepingute alusel tegutsevatele konkurentidele avaneda uued võimalused, kui kliendid on osutatud teenustega rahul.

Reklaami- ja omandamiskeeld

(583) Lisaks pärsib DB Cargo äritegevuse kasvu ka omandamiskeeld, mille kohaselt peab DB Cargo ümberkorraldusperioodil hoiduma mis tahes äriühingute aktsiate omandamisest, välja arvatud juhul, kui see on vajalik tema pikaajalise elujõulisuse tagamiseks (põhjendus 302). Saksamaa ei ole esitanud teavet ühegi kavandatava omandamistehingu kohta, mis praeguses etapis vastaks hädavajalikkuse tingimusele. Võimalikest omandamistehingutest, mida Saksamaa peab edaspidi DB Cargo pikaajalise elujõulisuse tagamiseks hädavajalikuks, tuleb komisjonile teatada ja neid tuleb nõuetekohaselt põhjendada, kusjuures tehinguid ei või teha enne, kuni komisjon kinnitab, et omandamine on DB Cargo pikaajalise elujõulisuse toetamiseks vajalik.

(584) Arvestades, et DB Cargo vähendab oma veomahte ja sõlmib allhankelepingud veoteenuste osutamiseks ning kuni ümberkorralduskava lõpuni ei saa ta kasvada tema tooteid või teenuseid täiendavate kontserniväliste tarnijate või konkurentide omandamise kaudu, tagavad konkurentsimeetmed, et DB Cargo ei suurenda oma turuosa omandamistehingute kaudu ega võta tarbetuid riske, vaid suunab oma ressursid ümberkorraldamise lõpuleviimisele. Seega ei saa DB Cargo erinevalt konkurentidest omandamistehingute kaudu laieneda, mida ümberkorraldusabi kaudselt võimaldaks.

(585) Lisaks hoidub DB Cargo toodete ja teenuste turustamisel riigi toetuse kui konkurentsieelise reklaamimisest (põhjendus 301).

(586) Seetõttu leiab komisjon, et Saksamaa kavandatud meetmed konkurentsimoonutuste piiramiseks on ümberkorraldusabi negatiivse mõju vähendamiseks asjakohased.

5.4.3.5. DB Cargole või tema tütarettevõtjatele ümberkorraldusperioodil antud abi

(587) Vastavalt päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktidele 127–130 võib võimalik muu ümberkorraldusperioodil antav abi, isegi kui seda antakse juba lubatud kava alusel, mõjutada komisjoni hinnangut konkurentsimoonutusi piiravate meetmete vajaliku ulatuse kohta. Ümberkorraldusabi hindamisel peab komisjon seda abi arvesse võtma ja tagama, et sellise muu abiga ei hoita kõrvale päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste nõuetest.

(588) Saksamaa on teatanud abisaajale ümberkorraldusperioodil antud või kavandatud abist, nimelt et DB Cargo saab või talle eeldatavasti antakse kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni abi alates 2019. aastast kehtiva 29 kava alusel, mida kohaldatakse kas raudteesektori suhtes üldiselt või konkreetselt raudtee-kaubaveo suhtes 12 liikmesriigis: Prantsusmaal, Itaalias, Austrias, Madalmaades, Rootsis, Belgias, Tšehhis, Saksamaal, Poolas, Ungaris, Hispaanias ja Taanis. Tegelikud või eeldatavad summad on 337,7 miljonit eurot (2023), 340 miljonit eurot (2024), 502,9 miljonit eurot (2025) ja 502,5 miljonit eurot (2026).

(589) Komisjon on veendunud, et nimetatud 12 liikmesriigi poolt abisaajale antud või kavandatud üksikabi on eelkõige seotud energiakulude või raudteekasutustasude vähendamisega või raudtee-kaubaveo jaoks antava toetusega, mis on üldiselt kättesaadav teistele kaubaveoteenuste osutajatele, välja arvatud maanteetranspordi sektoris. Kõnealune üksikabi ei ole *de iure* ega *de facto* sihtotstarbeline üksikabi. Kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingu vormis antud ümberkorraldusabi vahendi ülesehituse ja ajaloolise tausta ning kõnealuste kavade ajalise ja geograafilise mitmekesisuse tõttu ei ole ilmne, et nii paljude eri liikmesriikide antud või kavandatud üksikabi eesmärk või tagajärg on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste nõuetest kõrvalehoidmine, eelkõige kava toetava ümberkorraldusabi summa kunstliku vähendamise kaudu. Käesoleva juhtumi asjaoludel ei ole seega asjakohane asuda seisukohale, et tuleks võtta täiendavaid meetmeid konkurentsimoonutuste vähendamiseks asjaomastes liikmesriikides.

(590) Nagu on märgitud jaos 5.4.2.1, on kaubaveo süsinikuheite vähendamine liidu rohelise kokkuleppe jaoks äärmiselt oluline ning veoautodega tehtavate maanteevedudega võrreldes on DB Cargo osutatavad teenused kulude mõttes olemuslikult ebasoodsas olukorras. Kõnealused 29 kava on osaliselt suunatud selle kuludega seotud ebasoodsa olukorra lahendamisele ja põhimõtteliselt saavad neis osaleda kõik kohustuslikele toetusõiguslikkuse tingimustele vastavad raudtee-kaubaveoettevõtjad. Kuna DB Cargo säilitab kogu ümberkorraldusperioodi vältel tugeva omakapitalipositsiooni, siis tingimusel, et asjaomaseid kavasid rakendatakse nõuetekohaselt ja õigeaegselt, ei ole komisjonil vastuväiteid sellele, et DB Cargo saab neist kavadest jätkuvalt kasu, kui ta täidab nende kavade asjakohaseid tingimusi, mida peavad hindama asjaomased liikmesriigid.

(591) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 130 alusel palub komisjon, et Saksamaa teavitaks abisaajale ümberkorraldusperioodi jooksul antavast võimalikust edaspidisest abist, sealhulgas heakskiidetud kava alusel antavast abist, mis lisandub põhjenduses 588 osutatud üksikabile, millest Saksamaa on komisjoni juba teavitanud.

5.4.3.6. Läbipaistvus

(592) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti g kohaselt peab liikmesriikidel, komisjonil, ettevõtjatel ja avalikkusel olema hea juurdepääs kõigile asjaomastele õigusaktidele ja nende alusel antavat abi käsitlevale teabele. See tähendab, et Saksamaa peab täitma päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 96 esitatud läbipaistvusnõudeid. Komisjon märgib, et Saksamaa on kohustunud neid nõudeid täitma. Asjakohane teave tehakse kättesaadavaks järgmisel veebisaidil:

https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency.

(593) Komisjon peab vajalikuks, et Saksamaa esitaks alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni iga kuue kuu tagant korrapäraseid aruandeid ümberkorralduskava rakendamise kohta. Neis aruannetes tuleb esitada eelkõige ümberkorraldusabina või omapanusena eraldatavate rahaliste vahendite tegeliku väljamaksmise kuupäevad ja summad, võimalik abisaajale või tema tütarettevõtjatele kavandatud edaspidine abi, sealhulgas heakskiidetud kavade alusel, konkurentsimoonutusi vähendavate meetmete rakendamise seis, võimalikud kõrvalekalded ümberkorralduskava finants- või meetmeplaanidest, ümberkorraldusmeetmetega saavutatud tulud ning kulude vähenemine ja kokkuhoid ning asjakohasel juhul Saksamaa, DB AG või abisaaja poolt nende pädevuse piires kavandatud või võetud parandusmeetmed. Saksamaa kohustus esitada neid aruandeid on sätestatud käesoleva otsuse artiklis 4.

(594) Lisaks tuletab komisjon Saksamaale meelde tema kohustust esitada komisjonile aastaaruandeid vastavalt päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktile 131 ning teatada päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 129 kohaselt võimalikust abist, mida antakse DB Cargole või tema tütarettevõtjatele siseturul ümberkorraldusperioodi jooksul, sealhulgas heakskiidetud kava kohaselt.

5.4.4. *Positiivse ja negatiivse mõju tasakaalustamine*

(595) Hoolikalt kavandatud riigiabimeede peab tagama, et meetme üldine mõju oleks positiivne, vältides kaubandustingimuste kahjustamist määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

(596) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes on komisjon esitanud kriteeriumid, mille alusel ta hindab ümberkorraldusabi kokkusobivust siseturuga, veendumaks, et kõne all oleva majandustegevuse arendamine ei kahjusta kaubandustingimusi määral, mis on vastuolus ühiste huvidega. Jagudes 5.4.3.1, 5.4.3.2 ja 5.4.3.3 on selgitatud, et ümberkorraldusabil on ergutav mõju ning abi on vajalik, asjakohane ja proportsionaalne. Lisaks on nähtud ette piisavad kaitsemeetmed konkurentsimoonutuste piiramiseks, sealhulgas läbipaistvus (jaod 5.4.3.4 ja 5.4.3.6), ja piisavad konkurentsimeetmed ümberkorraldusabi negatiivse mõju vähendamiseks (jagu 5.4.3.4).

(597) Seega kaalub ümberkorraldusabi positiivne mõju kõne all oleva majandustegevuse arengule üles võimaliku negatiivse mõju konkurentsile ja kaubandusele, mis ei saa seega sellisel määral kahju, et see oleks vastuolus ühiste huvidega.

6. **JÄRELDUS**

(598) Komisjon leiab, et Saksamaa on kõnealust abi andnud ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Eespool esitatud järeldusi arvesse võttes asub komisjon siiski seisukohale, et ümberkorraldusabi vastab siseturuga kokkusobivuse tingimustele, mis on esitatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes, eeldusel et DB Cargo rakendab täies ulatuses meetmed, mis on ette nähtud ümberkorralduskavas ja/või mille suhtes Saksamaa on võtnud siduvad kohustused. Abi soodustab teatava majandustegevuse arengut ega kahjusta kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Seetõttu on abi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel siseturuga kokkusobiv,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Meetmed, mis seisnevad DB Cargo AG-le Deutsche Bahni kontsernisiseste teenuste osutamises, Deutsche Bahni kontserni rahahaldusüksuse poolt laenude andmises, DB Cargo AG teenistuses olevate ametnike töötasude osalises katmises ja kuni 31. detsembrini 2021 DB Cargo AG aastakahjumite ülekandmises vastavalt Deutsche Bahn AG ja DB Cargo AG vahel 25. oktoobril 2012 sõlmitud ja edaspidi pikendatud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingule, ei kujuta endast riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu („ELi toimimise leping“) artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

1. DB Cargo AG aastakahjumite ülekandmine Deutsche Bahn AG-le ajavahemikul 1. jaanuarist 2022 kuni 31. detsembrini 2024 vastavalt Deutsche Bahn AG ja DB Cargo AG vahel 25. oktoobril 2012 sõlmitud ja edaspidi pikendatud kasumi ja kahjumi ülekandmise lepingule kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Abi andmisel rikuti ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3.

2. Lõikes 1 osutatud abi on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c tähenduses siseturuga kokkusobiv eeldusel, et täidetakse käesoleva otsuse artiklis 3 sätestatud tingimused ja käesoleva otsuse artiklis 4 sätestatud kohustused.

Artikkel 3

Saksamaa tagab, et DB Cargo AG või asjakohasel juhul Deutsche Bahn AG rakendab täies mahus kõik DB Cargo AG ümberkorralduskavas sisalduvad meetmed ja nendega seonduvad konkurentsimoonutusi piiravad meetmed ümberkorralduskavas esitatud tähtaegade jooksul või asjakohasel juhul hiljemalt restruktureerimisperioodi lõpuks 31. detsembril 2026.

Artikkel 4

Saksamaa teatab käesoleva otsuse täitmiseks kavandatud või võetud meetmetest komisjonile kahe kuu jooksul alates otsuse teatavakstegemisest.

Seejärel esitab Saksamaa komisjonile kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni 31. detsembril 2026 iga kuue kuu järel korrapäraselt aruandeid ümberkorralduskava rakendamise kohta. Aruannetes tuleb esitada eelkõige abisaaja omapanusena tehtud tegelike väljamaksete kuupäevad, võimalik DB Cargo AG-le või tema tütarettevõtjatele kavandatud edaspidine abi, sealhulgas heakskiidetud kavade alusel, käesolevas otsuses sätestatud tingimuste täitmise edenemine, võimalikud kõrvalekalded ümberkorralduskava finants- või meetmeplaanidest, rakendatud ümberkorraldusmeetmete tulemusel saavutatud tulude suurenemine ning kulude vähenemine ja kokkuhoid ning Saksamaa või asjakohasel juhul DB Cargo AG või Deutsche Bahn AG poolt kavandatud või võetud parandusmeetmed.

Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud Saksamaa Liitvabariigile.

Brüssel, 29. november 2024

Komisjoni nimel
juhtiv asepresident
Margrethe VESTAGER